



TITLE:

# 戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成

AUTHOR(S):

CITATION:

戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成. 重点領域研究総合的地域研究成果報告書シリーズ: 総合的地域研究の手法確立: 世界と地域の共存のパラダイムを求めて 1996, 15: 1-512

ISSUE DATE:

1996-03-31

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/187545>

RIGHT:

## 第 I 部

### 解 説

#### 戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成



# 戦前期タイ鉄道業の発展と技術者形成

## 第1章 工業化の社会的能力と技術形成

### 1 工業化の社会的能力

本書は、19世紀末から1941年までのタイにおける「鉄道業」、すなわち鉄道建設と鉄道運営の双方において、技術者、労働者がどのように生まれ、発展してきたのかを研究の課題とする。なぜ鉄道業なのかは次章で詳しく述べるので、ここではまず「技術形成」についての私の問題関心から説明しておきたい。

私は現在、アジア諸国の工業化に強い興味を抱いている。ある国において工業化がより速く、またより順調に進むのはなぜなのか、逆に工業化を阻害する要因は何なのか、その説明が当面の課題である。もちろん、この問題に対してはさまざまな回答が可能であろう。例えば、人口成長率の抑制、産業インフラの整備、教育制度の普及と拡充、政治的な安定性などが、後発国の工業化の成否とそのスピードに大きな影響力を与えるものと考えられる。しかしここではそうした要因はとりあえず捨象して、考察の対象を工業化を推進するための人的な側面、つまり「工業化の社会的能力」に限定しておきたい。

この問題について私はすでに議論したことがあるので、ここではその要点だけ提示しておく<sup>1)</sup>。主な項目は次の3点である。

(1) 政府や経済テクノクラートの能力。単に目的合理的な経済政策の立案だけでなく、これを実行しえる効率的な行政組織・制度の整備と有能な経済テクノクラートの存在（私のいうGT能力）。

(2) 民間企業の経営組織の発達と旺盛な企業家精神の存在（EM能力）。

(3) 生産現場における技術形成の能力。教育の一定の普及を前提に、技術者、技能者、熟練労働者の存在とその結合関係（LT能力）。

以上の3つである。換言すれば、政府、企業、生産現場の3つの次元で、どのように工業化の経済主体が形成されてきたのか、その点を主としてタイを事例に明らかにすることが、私の当面の研究課題である。

後発工業国は、一般に先進工業国が発達させてきた技術を「バッグログ（備

---

<sup>1)</sup> 末廣昭「アジア工業化のダイナミズム」（工藤章編『20世紀資本主義Ⅱ 覇権の変容と福祉国家』東京大学出版会、1995年、所収）



蓄)」として利用することができるために、先発国の過去の経験以上に速く工業化を実現できる優位性をもつ。これが、ガーシェンクロンのいう経済的後進性の優位、もしくは後発性の利益である。ただし、この優位性を利用し工業化を実現するためには、後発国に何らかの主体的な条件が必要である。それを渡辺利夫は、「後発性の利益を内部化する能力」、つまり「工業化の社会的能力」と呼んだ<sup>1)</sup>。渡辺が提示した工業化の社会的能力は、①強い政府、②民間分野の企業家精神、③熟練労働力の3つである。なかでも、渡辺が強調するのは①の政府による合理的な政策体系と、国内外の経済環境の変化に対応して迅速かつ機敏に既存の政策体系を転換できる能力であった。

アメリカやオーストラリアでもアジア諸国の急速な工業化と経済的發展を政府の主導的役割に求める見解が、最近では強くなっている。例えば、経済開発政策の実行を可能ならしめる開発行政機関の整備とその能力（韓国の経済企画院など）に注目するアメリカ新制度学派の東アジア研究、国家の相対的自律性を重視するオーストラリア政治経済学派の研究などが、これに該当する。いずれも工業化の社会的能力のうち（1）のG T能力や政府・国家の役割に着目している点では共通していると言えよう<sup>2)</sup>。

（2）のE M能力については、民間企業の存在、とりわけその企業家精神の存在が重要である。韓国やタイは財閥主導型、台湾・香港は中小企業主導型というように、工業化の担い手には企業形態に違いがあるが、民間企業が旺盛な企業家精神を発揮した点は同じである。従来、工業化の企業主体については、外国資本や多国籍企業の存在に注目する議論が多かった。しかし、アジアN I E S諸国の工業發展が、外国資本や借款の大量の導入を重要な契機としつつも、地場民間企業の成長と事業拡大によって支えられきたことは否定できない事実である。なお、この問題については、私はかつてファミリービジネスとその自己変革（イノベーション）という視角から議論したことがあるので、そちらを参照されたい<sup>3)</sup>。

（1）（2）に比べて研究の蓄積があまりなく、しかし最近より重視されているのが、後発国の技術形成の問題である。「後発性の利益仮説」が主張するように、後発工業国（late industrializers）は、先進国が開発した技術体系を導入し、これを利用する優位性をもつが、技術を導入し定着させ、さらに改良を加えて競争

---

<sup>1)</sup> 渡辺利夫『アジア中進国の挑戦』日本経済新聞社、1979年。

<sup>2)</sup> Deyo, F. (ed.), *The Political Economy of the New Asian Industrialism*, Ithaca: Cornell University Press, 1987; Hewison K. et al (eds.), *Southeast Asia in the 1990s: Authoritarianism, Democracy and Capitalism*, Sydney: Allen & Unwin, 1993; MacIntyre, A. (ed.), *Business and Government in Industrialising Asia*, Sydney: Allen & Unwin, 1994.

<sup>3)</sup> 末廣昭・南原真『タイの財閥—ファミリービジネスと経営改革』同文館出版、1991年; Suehiro, Akira, "Family Business Reassessed: Corporate Structure and Late-Starting Industrialization in Thailand," in *The Developing Economies*, Vol. XXXI, No. 4, December 1993, pp.378-407.

優位を獲得するためには、何より受け入れ国の主体的な条件が不可欠となるからである。近年、日本の産業競争力の強さを検討するとき、導入技術の不断の改善・改良過程（process innovation）や、生産現場におけるフレキシブルな組織の存在が強調されるのも、そのためである<sup>1)</sup>。とりわけ、東アジア、東南アジア諸国とも、産業構造の高度化の要請に直面しており、従来のように大量の若年女子労働者の手先の労働に依存した生産体制だけでは、成長を維持しえなくなっている。一方で技術の体系的な導入・定着・改良と、他方で技術者、技能者、熟練労働者の育成と連携が不可欠の課題となりつつある。そこで以下では、この問題についてもう少し整理しておきたい。

## 2 技術移転と技術形成

従来、後発国の技術導入は「技術移転」の問題として議論されてきた。そして、議論の対象も、技術移転のチャンネル（技術供与、プラント輸出、直接投資、無償技術援助）や、移転される技術の中身（ハードの生産技術とソフトの経営資源）をめぐって議論されることが多かった<sup>2)</sup>。また、技術移転が後発国や途上国で順調に進まない場合に、問題は技術の「出し手」にあるのか、あるいはその「受け手」にあるのか、その責任の所在のみが問題とされてきた。

しかし、国連大学の「日本の経験」プロジェクトが試みたように、最近では後発国がいかにして導入技術を定着させ改良してきたのか、その歴史的プロセスの解明が新たな関心として浮上している<sup>3)</sup>。つまり、技術の移転ではなく、受け手の側の技術の形成そのものを取り上げるようになった。中岡哲郎たちのグループが行なった「中進国の技術形成」（日本、韓国、台湾、メキシコの比較研究）などは、そうした研究の流れの代表と言えよう<sup>4)</sup>。

中岡たちの議論は技術の移転チャンネルをそれほど重視しない。むしろ彼らが注

---

<sup>1)</sup> 橋本寿朗『日本経済論—20世紀システムと日本経済』ミネルヴァ書房、1991年；フリードマン、D（丸山恵也監訳）『誤解された日本の奇跡—フレキシブル生産の展開』ミネルヴァ書房、1992年；ピオリ&セーブル（山之内靖ほか訳）『第二の産業分水嶺』筑摩書房、1993年；Amsden, Alice, *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization*, New York: Oxford University Press, 1989。ほかを参照。

<sup>2)</sup> 技術移転論の整理については、さしあたり次の文献を参照。菰田文男『国際技術移転の理論』有斐閣、1987年；大道康則「アジアの工業化と技術移転の意義」（谷浦孝雄編『アジアの工業化と技術移転』アジア経済研究所、1990年。なお最近では、国間ではなく多国籍企業の親会社から子会社への「企業内技術移転」をめぐる議論の方が盛んになっている。

<sup>3)</sup> 林武編『技術と社会—日本の経験』東京大学出版会、1986年；中岡哲郎、石井正、内田星美『近代日本の技術と技術政策』東京大学出版会、1986年。

<sup>4)</sup> 中岡哲郎編『技術形成の国際比較—工業化の社会的能力』筑摩書房、1990年。

目するのは「技術移転のサイクル」と移転する技術の性格である。まず「技術移転のサイクル」は、①操作技術の導入・習得段階、②保守修理技術の定着段階、③導入技術や機械の模倣段階、④改良・改善と部分的自主設計・開発の段階、⑤自主設計・開発の段階の5つに分類する。経験的に言うと、①から②の段階、そして②から③の段階でそれぞれ大きな飛躍があり、海外から導入した機械設備が模倣できる段階まで来れば、導入技術の定着は一応成功したと見なす。

次に、対象となる技術の性格については、①化学や鉄鋼産業のようなプラント型技術、②電気機器や自動車組立などの最終組立技術、③工作機械産業や金型産業などの加工型技術の3つに分類する。高林二郎の分類に従えば、「操作する技術」「組立てる技術」「加工する技術」がこれに該当する。彼はこの3種類の技術を、「生産技術における技能形成の3類型」と規定した<sup>1)</sup>。

プラント型技術は基本的にはパネルのスイッチを操作する単純作業であるが、本当に重要なのは異常事態や突発事故が生じた場合の対応能力である。後者の場合にはスイッチ操作のように習得が容易な反復作業ではなく、プラントの構造に関する科学技術知識と長期にわたる現場経験（熟練）の双方が必要不可欠となる。

これに対して、最終組立型技術の場合には、必要とされる作業は標準作業書やマニュアルでほぼ示されているので、技術習得にはそれほど困難は伴わない。いわば「プラモデル型技術」（作業指示書どおりに、順番に部品を組み付けていく）で、労働コストの上昇に伴い自動化、省力化が進みやすい分野である。むしろこの分野で生産性や品質の向上の決め手となるのは、生産ラインの設計の仕方、段取りや金型交換の工夫、日常的に生じる小さい偶発事故や不具合に対処する能力、生産現場における生産ワーカーと保守要員、監督者の間の連携プレーなど、生産組織に関わるノウハウ・技能である。家電や自動車など耐久消費財が「大量生産をベースとする多品種生産」へと移行した現在、こうした生産管理組織に関わる工夫やノウハウはますます重要になってきている。

一方、中岡たちが重視するのは、以上の①と②の技術ではなく、資本財の生産技術の導入と形成であった。つまり、簡単な組立作業やパネルスイッチの操作ではなく、素材、部品、機械などの加工技術こそが「技術形成」のなかでももっともスキル（技能、熟練）を要請すると、彼らは考えるからである。例えば、鑄造・鍛造、金型産業、工作機械産業などがこれに該当する。そして、これらの産業は後発国の経済自立化の要となる資本財供給の技術的基礎をなすと捉える<sup>2)</sup>。なお、鉄道業の発展を支える主要な産業も、じつはこうした加工型技術に依存す

---

<sup>1)</sup> 高林二郎「技術移転におけるいくつかの視点—技能形成の型からみた発展途上国の技術移転」（大阪国際大学『国際研究論叢』第6巻第3号、1993年）55—76ページ。

<sup>2)</sup> 中岡哲郎ほか編『新技術の導入—近代機械工業の発展』同文館出版、1993年。

る分野が多いことに注意を促しておきたい。

### 3 技術形成の3層構造

さて以上の点を念頭に置いた上で、後発国（途上国）の技術形成をどう考えたらよいのか。私はさしあたりこの問題に対する接近方法として、①個人レベルの技術形成、②企業・組織レベルの技術形成、③社会的レベルの技術形成の3つの次元で、それぞれ考察を進めるのが妥当ではないかと提唱したい。

まず「個人レベルの技術形成」であるが、これは技術者（技師）、技能者、熟練労働者などのそれぞれの個人の技術・科学知識の学習や、経験・カン・固有の技能の蓄積の幅と深さで示される。その習得方法には、海外留学、大学や専門学校における教育、職業訓練所などにおけるOff-JT、企業内における現場での訓練（OJT: On the Job Training）などが考えられるだろう。ところで、私のこれまでのタイにおける企業・工場での聞き取り調査から言うと、個人レベルでの学習能力にはとりたてて国別の格差を見いだすことはできなかった。むしろ問題となるのは、個人が習得した知識なり経験がいかに生産現場や組織に波及していくのか、その点こそが日本とタイ、あるいは日本と韓国のあいだの生産性や国際競争力の違いを生み出しているように思われる。

理解を助けるために、タイで経験した2つの例を掲げておこう。ひとつは個々の技術者の能力と企業経営形態のミスマッチの事例である。私がかつて訪れた鉄鋼二次製品の工場では、タイ人工場長が機械設備の更新を構想していた。彼の見通しでは、ある生産工程の機械を替え生産ラインを変更することで、生産効率はかなり上昇するという。ところが、この工場（会社）はある華人系一族の企業グループの子会社であった。そのため、取締役会は一族のメンバーで構成され、工場長である彼は企業の意思決定機構からは排除されていた。その結果、彼の考えや工場管理のノウハウは、まったく企業経営には反映されないままとなった。

日本社会では工場長は技術系の最高ポストであり、大企業の工場長は本社の取締役と同格の権限を与えられるのが普通である。経理畑出身と共に、技術畑出身の社長が多いことも、日本の大企業のトップ人事の大きな特徴であろう。これに対して、タイのようにファミリービジネス型財閥が支配的な国では、オーナー一族以外の工場長は単なる「工場現場監督官」としてしか待遇されず、企業の最高意思決定にコミットすることはまれである。このようにファミリービジネスが技術形成を阻害している事例は、タイでは容易に見いだすことができる。

もうひとつの事例は、海外留学や国内研修で得た知識なりノウハウを、タイ人技術者、技能者がしばしば個人で占有し、周りの人々に教えようとししない事実である。国内外の研修で得た知識は個人の「キャリアパス」に利用され、生産現場

や企業全体の生産性の向上に生かされないという問題は、タイで訪問した企業（とりわけ日系企業）でしばしば聞く不満であった。この習得した技術知識・技能の職階間、個人間の分断状況は、じつはタイ社会のなかに古くからある身分、学歴による社会の階層化と不可分の関係にある。

以上の点を要約すると、タイ、そしてより広くは後発国（途上国）の場合には、個人レベルで習得した技術知識・技能が、どのように企業・組織全体へと移転・波及するか、あるいは阻害されるかが、きわめて重要であるということになる。この問題は本書全体を通じる大きなテーマであり、私はこの問題をさしあたり「技術形成における組織的対応能力」もしくは「技術形成のための組織的統一性」と呼んでおきたい。というのも、組織全体の共通目標の設定、意思決定への参加（コミットメント）、そして情報の共有を可能にする「組織的統一性」の実現こそが、後発国の技術形成にとっては不可欠の要件と見なしえるからである<sup>1)</sup>。こうした視点は、次章であらためて取り上げることにしたい。

さて技術形成の第三のレベル、すなわち技術形成の社会的レベルは、①教育制度の在り方とその普及、②伝統的な技術の蓄積とその転用可能性の2点に集約することができるだろう。技術形成の社会的条件についてはさまざまな事項が想定されるが、ここでは何よりもまず教育の役割を重視しておきたい<sup>2)</sup>。より具体的には、公的初等教育の普及の度合い、普通教育（イギリス型の一般教養重視の思想）と職業教育（ドイツ型の実学重視の思想）の組み合わせ、企業内教育と企業外教育のバランス、海外留学・研修の利用などが問題となる。

一方、②の伝統的技術の蓄積とその転用可能性は、発明ではなく改良・改善に比較優位をもつ後発国の場合には、きわめて重要な意味をもつ。日本の明治以降の経験はその点を端的に示していると言えよう。例えば、鉄道建設の場合には、それ以前の治水工事、隧道建設、鉱山事業、架橋事業のノウハウが、また、鉄道車輛修理工場の場合には、鍛冶屋や造船技術のノウハウが重要な意義を持つだろう<sup>3)</sup>。ヨーロッパとは異なる政治文化体系のもとで経済運営を行なってきた後発国が、既存の技術体系を産業革命以後の外来技術にどう結合したのかは、後発国の工業化を考える上で大切な問題となる。

---

<sup>1)</sup> 切り口は異なるが、似たような問題関心は次の文献に見いだすことができる。猪木武徳「技能移転と経済組織」（小池和男・猪木武徳編『人材形成の国際比較—東南アジアと日本』東洋経済新報社、1987年。また、組織的対応能力を技術形成ではなく経営管理組織の発達と関連させて壮大な国際比較研究を行なったのが、チャンドラー（安部悦生ほか訳）『スケール・アンド・スコープ—経営力発展の国際比較』有斐閣、1993年、である。

<sup>2)</sup> この点について示唆を与えるのは、三好信浩『明治のエンジニア教育—日本とイギリスのちがい』中公新書、1983年、である。

<sup>3)</sup> 原田勝正『鉄道史研究試論—近代化における技術と社会』日本経済評論社、1989年、第1章などを参照。

なお、教育制度にしろ伝統的技術体系にしろ、これらは技術形成の個人レベル、企業・組織レベルにも大きな影響を与える。3つの異なる次元の諸条件は相互に密接に関係しており、後発国の工業化を考える際には総合的なアプローチが不可欠であろう。

## 第2章 タイ鉄道業研究の意義と分析視角

### 1 鉄道業研究の6つの意義

鉄道業の研究は、先発工業国、後発工業国を問わず過去きわめて盛んになされてきた。輸送手段（軍事用、産業用）としての役割のほか、鉄道業が鉄鋼産業や機械産業などの発展を広範に促す産業誘発効果をもち、さらに地域社会や国民経済に与える外部効果もきわめて大きいと見なされたからである。同時に鉄道建設は、旧植民地の場合、政治的な意味合いもきわめて大きかった。そのため、鉄道業研究は国際政治学や植民地研究の分野でも一定の地位を占め続けている<sup>1)</sup>。そこで、ここでは後発国の政治経済史研究にひきつけて、「鉄道業研究」がどのような貢献をなしえるのか、改めて整理しておきたい。鉄道業研究の意義は、次の6点に要約できる。

- (1) 輸送手段、もしくはインフラストラクチャー形成としての側面。
- (2) 国防・国内治安維持、あるいは植民地支配強化のための政治的手段としての側面。
- (3) 技術導入と技術者・技能者の形成手段としての側面。
- (4) 近代的経営管理組織の形成手段としての側面。
- (5) 資本市場と資本家グループの形成手段としての側面。
- (6) 賃労働者グループの形成手段、組織労働者の労働運動の媒体としての側面。

鉄道研究の第1の意義は、輸送手段としての側面である。鉄道が大量かつ迅速でしかも低廉な輸送手段として発展を遂げ、同時に重要な社会共通資本としての貢献を果たしてきたことは、改めて説明するまでもないだろう<sup>2)</sup>。加えて、鉄道業は国民経済や地域社会に著しい影響を与えてきた。地図上の領土概念ではなく、「時間距離」と「費用距離」で測った経済空間がいつどのように変容してき

---

<sup>1)</sup> 例えば、次のような文献を参照。Davis, Clarence B. et al (eds.), *Railway Imperialism*, London : Greenwood Press, 1991.

<sup>2)</sup> 日本については、鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』上・中・下、付図、1916年が、集大成的な研究を行なっている。

表0-1 タイにおける鉄道開通と時間距離の短縮

区 間	時間距離の短縮	出 所
北部線 バンコク=アユタヤー	鉄道開通前：河川をボートで上る ◆半日から1日間 1897年3月開通 ◆2時間40分	BTWM 1904/11/21 BTWM 1933/03/25
バンコク=チェンマイ	鉄道開通前：ボート、駄獣、徒歩を利用 ◆上り1カ月以上、下り2-3週間 1922年11月：急行列車を運行 ◆25時間30分 1933年5月：ディーゼル電気機関車 ◆20時間30分、5時間短縮	BTWM 1904/11/21 BTWM 1922/11/01 RSRS 1932, p.6
南部線 バンコク=シンガポール	鉄道開通前：郵便船の航海 ◆4日間 1932年：ディーゼル電気機関車半島縦断 ◆54時間	BTWM 1905/03/08 BTWM 1932/05/18
バンコク=ペナン	1921年：イギリス人の列車旅行 ◆3日間、乗車時間は60時間 1922年：国際急行列車の導入 ◆31時間30分 1931年12月：ディーゼル電気機関車 ◆26時間30分、5時間短縮	BTWM 1920/02/28 BTWM 1922/01/06 BTWM 1931/12/02
東北部線 バンコク=ヒンラップ	鉄道開通前1893年：郵便物 ◆10-12日間 1897年12月開通 ◆6時間20分	ヴァイラーの手紙 (1893/11/18) ヴァイラーの日記 (1897/12/24)
バンコク=コーラート	鉄道開通前：ボート、駄獣、徒歩を利用 ◆2週間、もしくは10日間 1900年開通 ◆8時間40分(1936年当時)	岩本千綱(1897年) BTWM 1936/02/18
バンコク=ノンカーイ	1923年：コーラートまで鉄道、 以下、車利用 ◆15日間 1926年：ブアヤイ分岐駅まで鉄道利用、 以下、車利用 ◆4日間	BTWM 1926/07/31 BTWM 1926/07/31
バンコク=ウボン	鉄道開通前：ボート、駄獣、徒歩利用 ◆1カ月以上の旅行 1930年開通 ◆18時間(1938年当時)	BTWM 1938/03/22
東部線 バンコク=チャチュンサオ	開通前：ボートを利用 ◆2日間 1908年1月開通 ◆2時間	RSRS 1907, pp.14-15 文献3008, p.127

(出所) BTWM : Bangkok Times Weekly Mail; RSRS : 鉄道局年次事業報告書

たのかは、国民国家と国民経済の成立を考える場合、不可欠の検討課題である。

表0-1は、王都バンコクと地方主要都市のあいだの「時間距離」を、鉄道開通の以前と以後について整理したものである。北タイの中心都市であるチェンマイ（バンコクから700km）とバンコクのあいだを例にとると、陸路の駄獣、運河・河川の船などを利用していた時代には、「上り」が1カ月、「下り」が2-3週間を要する文字通りの大旅行であった。それが1922年1月に鉄道が開通してからは、旅程は3日間に、そして急行列車が運行を開始した後は25時間半、ディーゼル電気機関車の導入のあとはじつに20時間半に短縮した。まさに画期的な変化が生じたと言える。これに伴って、チェンマイの特産物やコメのバンコク向け輸送費も、いっきに10分の1へと劇的な低下を示した。

一方、バンコクと東北タイの中心都市コーラート間については、1896年末から合計111日間をかけて、バンコク＝コーラート＝ノーンカーイ＝ルアンプラバン＝ハノイの大踏査旅行を行なった岩本千綱たちの貴重な記録が残されている<sup>1)</sup>。この記録によると、彼らはアユタヤーまでは小蒸気船を使って川を遡り（1日）、アユタヤーからは当時建設中の鉄道線路沿いに1日平均20キロの行程で歩き続け、10日目にコーラートに到着した。それから3年後、バンコク＝コーラート間には鉄道が開通し、時間距離はいっきに10時間に短縮している。さらに鉄道の開通に伴い、沿線の農家には、市場向けの米だけでなく、バンコク経由で中国に輸出される木材、同じくシンガポールに輸出される豚も新たに導入された<sup>2)</sup>。こうした鉄道開通に伴う経済社会変化については、すでにいくつかの優れた研究がなされている<sup>3)</sup>。

鉄道業研究の第2の意義はその政治的な側面である。アメリカや日本などの後発工業国の場合、もっぱら強調されるのはその経済効果であるが、インドなどの植民地の場合、政治的側面の方がより重要な意義をもった事実は軽視すべきではない。例えば、インドで鉄道の建設や電信ケーブルの敷設が本格的に実施されるのは、セポイの叛乱に代表される反植民地運動の弾圧や域内政治支配の徹底こそが、緊急の課題として強く認識されたからであった<sup>4)</sup>。

---

<sup>1)</sup> 岩本千綱『シャム・ラオス・安南 三国探検実記』中公文庫、1989年（復刻版。原著は1897年に博文館から刊行）。なお、この本は19世紀末の東北タイ、ラオスを知る上での貴重な旅行記である。

<sup>2)</sup> "Nakon Rajasima Circle: Lecture by Minister of Public Instruction," *Bangkok Times Weekly Mail (BTWM)*, June 15, 1929, pp.48-49.

<sup>3)</sup> Sompop Manarungsan, *Economic Development of Thailand, 1850-1950: Response to the Challenge of the World Economy*, Bangkok: Chulalongkorn University, 1989, p.79ff. なお、鉄道開通に伴う経済社会変化については、本章の「第2節 タイ鉄道業の先行研究」を参照。

<sup>4)</sup> Headrick, D., *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford: Oxford University Press, 1988.



これに対して、政治的独立を守ったタイの場合には、鉄道建設はイギリス、ドイツ、フランスなどの西欧列強のタイ植民地化の圧力と、鉄道車輛、資材、技術者の供給を通じたインフォーマルな政治的影響力の行使に対する対抗手段として実施された。例えば、タイで最初の鉄道建設は、バンコク＝パークナム間（1891年7月着工、1893年4月完工、21km）であったが、パークナムはバンコクの玄関口であり、国防上の理由から路線の選定が行なわれた。しかもその建設は、早くからタイでの鉄道建設を要請していたイギリス人ではなく、デンマーク人に委託された。その理由は、デンマークはタイを植民地化する意図も能力もない小国という認識が国王たちにあったからである<sup>1)</sup>。さらにより本格的な鉄道建設はバンコク＝コーラート間から開始された。当時、経済効果をそれほど期待できない東北タイのコーラート向け鉄道建設から着手したのは、1880年代末からフランスがこの地域において積極的に植民地化の動きを示し始めており、これへの対抗が焦眉の課題だったからである<sup>2)</sup>。いずれにせよ、初期の鉄道建設は、経済よりは政治的配慮をより重視する形で開始された。その経緯と影響は、本稿の第4章で改めて述べたい。

鉄道業研究の第3の意義は、鉄道建設とその運営があらゆる技術・技能を集約する事業体だという側面である。具体的には、

- ①建設に先立つ精密な**測量技術**（planning and survey）。
- ②建設、保線事業などを実施するための**土木工学的技術**（civil engineering）。これには土台や築堤のための単純な土木工事だけでなく、一定の傾斜角度やカーブを伴う線路を敷設する技術、河川・運河に対する架橋技術、トンネル掘削技術など広範な土木工学を含む。とくに架橋は日本でももっとも自立化に時間のかかった技術である。
- ③機関車など車輛の修理保全や保線事業、架橋工事などに必要な**機械工学的技術**（mechanical engineering）。
- ④鉄道運営に必要な信号装置、電信サービスのための**電気工学的技術**（electrical engineering）などがそれである。

じっさい、産業革命を主導したヴィクトリア王朝期イギリスのエンジニアリングを研究したロート（Rolt）は、「世界の工場（the workshop of the world）」に向けての技術革新の進行を、鉄道技師たちの活躍を中心に見事に描き出している。

---

<sup>1)</sup> Sanphasiri Wirayasiri, *Rao Rak Rotfai*, Bangkok: Ongkankha Khru Sapha, 1991, pp.20-21, 37-38; 著者のサンパシリからの聞き取り調査（バンコク、1994年8月5日）。なお、サンパシリはタイ鉄道博物館の館長である。また彼の父プラーヤー・マハーアムマートは、ラーマ5世王の技術関係の相談役を務め、同時に測量地図局の発展や乗用車のタイへの導入に尽力した人物である。

<sup>2)</sup> フランスの動きとタイ側の対応については、ソムチャイ（1974年、文献3054）やバツティエ（1974年、文献3571）に詳しい。

また彼は、土木担当技師長に対比できる機械担当技師長（chief mechanical engineer）という新しい地位と名前が、鉄道の機関車長（locomotive superintendent engineer）から派生して生まれてきたことを指摘している<sup>1)</sup>。この点からも容易に推測されるように、鉄道業はその国の技術の形成・定着・発展を示すもっとも重要な指標となりえる。タイの技術形成の歴史に関心を抱く私が、「鉄道業」の分析に着目する最大の理由もまさにそこにある。

鉄道業研究の第4の意義は、「技術形成の組織的対応能力」を、鉄道業こそが適確に反映するという側面に由来している。鉄道業は、先に述べた技術面での人材の結集だけでなく、広範囲に及ぶ専門的仕事を統合する組織的な管理能力も必要とする事業である。つまり、「時刻表通り」の列車運行や配車作業、厳密な収支計算にもとづく経理計算、貨物輸送のための倉庫管理、建設用土地買収のための法律処理など、多分野にわたる近代的な経営管理と知識の体系化を必要不可欠とする事業であった。アメリカ経営学の泰斗チャンドラーが、経営者資本主義に見合う近代企業（modern corporation）の原型、つまり「事業部制と集権制を備えた近代的企業経営管理組織」の母胎を鉄道会社に求めたのも、むべなるかなである<sup>2)</sup>。鉄道業が、その国の経営管理組織体系の発展を考察する上でもっとも重要な素材を提供している点は、タイも同じである。

鉄道業研究の第5の意義は、資本市場（株式市場）と資本家形成の側面である。鉄道業がリスクを伴う莫大な投資資金を必要とし、それゆえに公共性を強めたことは事実である。しかしにもかかわらず、多くの国では国鉄だけでなく民間部門による鉄道の建設・運営が実施され、それは株式会社組織や地場の資本家グループの発展を促す重要な契機となった。この点は、日本における明治期の「企業勃興」が鉄道投資と密接に絡んでいたこと<sup>3)</sup>、アメリカにおける「金融資本」の発展が鉄道建設（その素材産業としての鉄鋼業も含めて）と表裏一体であったことを想起するだけで十分であろう<sup>4)</sup>。鉄道業がその国の資本家的発展の牽引車であることは、多くの国の経験が示している。

---

<sup>1)</sup> Rolt, L.T.C., *Victorian Engineering: A Fascinating Story of Invention and Achievement*, Penguin Books, 1970, pp.72-73.

<sup>2)</sup> Chandler, Alfred Jr., "The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management," *Business History Review*, Spring 1965, pp.16-40.

<sup>3)</sup> 野田正穂『日本証券市場成立史』有斐閣、1980年、ほかを参照。

<sup>4)</sup> アメリカの金融資本成立と鉄道業の関連については、呉天降『アメリカ金融資本成立史』有斐閣、1970年、が優れている。

ただし、タイではそうした鉄道に絡む企業勃興は発生しなかった<sup>1)</sup>。初期はともかく、20世紀に入ると鉄道業はほぼ完全に国家（鉄道局直轄）の事業となり、しかも鉄道局からスピンアウトした技師たちが、民間企業の技術形成を促すという、日本で見られたような展開もなかったからである。この点をどう捉えるかは、タイ資本主義発展を考察する上できわめて興味深いテーマであると考えられる。

最後に鉄道業研究の第6の意義は、賃労働者グループ、とりわけ組織的な労働者の形成手段としての側面である。タイの鉄道建設、保線事業、運輸事業は、他の産業あるいは省庁とは比較にならないほどの大量の「賃金労働者」を生み出す契機となった。本書の表Ⅷ-1（本書の第Ⅲ部 鉄道関連基本統計集を参照。以下同じ）は、その点を計量的に示したものである。1930年代に鉄道局の従業員数は1万人以上。これを越える政府部局はなかったし、また、マッガサン鉄道工場の労働者数1000人を凌駕する近代工場も、戦前のタイには存在しなかった。別言すれば、タイにおける賃労働の形成や労働条件の解明は、鉄道業の研究から始まるといっても過言ではない。さらに、1934年に勃発するマッガサン鉄道労働者の大規模なストライキは、タイにおける労働運動のまさに幕開けであった（詳しくは年表参照）<sup>2)</sup>。その点でも鉄道業は不可欠の研究対象となりえる。

## 2 タイ鉄道業の先行研究

以上述べたタイ鉄道業の研究意義の順番にそう形で、以下では既存研究の簡単な紹介を行なっておきたい。

現在まで比較的研究が進んでいるのは、輸送手段としての鉄道研究である。つまり、鉄道敷設と地域の経済社会の変容に関する研究がそれで、とりわけ鉄道敷設の経済効果が明確に現れた北タイについては、詳細な実証研究がタイ人の修士論文のレベルでなされている。具体的にはプーンポン（1987年、文献3035、本書の第Ⅱ部 文献目録を参照。以下同じ）がチェンマイを含むパーヤップ州の事例を、またスパーパン（1991年、文献3063）がピッサヌローク、スコータイ、サワンカローク、タークなどの北タイ下部の事例をそれぞれ扱っている。また、北タイの資本家発達史を研究したプラーイオー（1987年、文献

---

<sup>1)</sup> 初期の外国人や王族・貴族による鉄道投資については、ピヤナート（1984年、文献3523）、末廣昭「戦前期タイの登記企業分析 1901-1933年」（大阪市立大学『季刊経済研究』第14巻第1号、1991年、所収）を参照。ただし、いずれも本格的な研究ではない。この分野はまだ未開拓である。

<sup>2)</sup> マッガサン鉄道工場の労働運動とストライキは、その重要性にもかかわらずほとんど解明されていない。タイ労働運動史の基本的な研究であるダムリーほか（文献 労働5100）、アールム財団（文献 労働5101）、サンシット（文献 労働5103）のいずれも、資料不足を理由にこの運動についてはごく簡単にしか触れていない。

3083)は、チェンマイに鉄道が開通する1922年を契機として、地方財閥がどのように事業展開を変えていったかを跡付けた。

もっとも北タイを除くと、他の地域については本格的な研究はまだ登場していない。南タイの鉄道建設を扱ったポックの報告書(1991年、文献3029)は1909年から始まる建設の歴史を描いてはいるが、その経済効果は100人の存命中の地元住民からのアンケート調査の紹介のみに留まり、分析はほとんど行なっていない。また、東北タイについては、私はまだプーンポンたちの成果に匹敵する研究書を確認していない。

次に政治的手段としての鉄道業研究については、国立古文書館の史料に依拠しつつ、西欧列強とタイ政府(国王)の間の対立と協調を克明に描き出した2つの優れた研究成果がある。ひとつは、チュラーロンコーン大学歴史学科に提出された「ラーマ5世王、6世王期のタイ鉄道建設における西欧列強の役割」と題する修士論文(ソムチャイ、1974年、文献3054)で、これは550頁に及ぶ労作である。また、1892年から1932年までのタイ鉄道局と西欧列強の対立を描いたホルム(David Holm)のエール大学提出博士論文(1977年、文献3517)も、この分野では必読の文献であろう。外交史、国際政治の観点からする鉄道建設の研究は、1970年代になされた二人の研究ではほぼ尽きており、実際これを越える研究は現在まで出ていない。

一方、技術形成、経営管理組織、資本家形成の観点からする鉄道業研究は、タイ国内外を見ても皆無である。ウィタヤーの修士論文(1984年、文献3046)は、1917年から28年まで鉄道局総裁を務めたブラチャット(クロムマプラ・ガムペーンペットアッカラヨティン、以下ブラチャットと表記)の鉄道、道路、電信、航空の4分野における経営改革の研究であり、ブラチャットの経歴、1920年代の政府事業の一部民営化構想を知るには貴重な研究である。ただし、鉄道局の内部組織や経営のタイ人化政策については記述がほとんどなく、問題関心も限定されている。また、ラメールの一連の鉄道紹介本(1984年、文献3524; 1994年、文献3525)は、機関車の車輛の型の変遷を知る上では便利であるが、新たな機関車、客車などの導入に伴って、鉄道局が経営、技術面でどう対応したのかについてはまったく記述がなく、良質の「鉄道マニア」の本の段階に留まっている。

賃労働と労働運動については、ワルンユパーの修士論文(1984年、文献3044)が存在する。彼女の研究は、マッグサン鉄道工場の労働運動を初めて扱った点で評価できるが、実証性に乏しく資料も当時のタイ語新聞以外、見るべきものを利用していない。なお、鉄道ではなくバンコク内を走る路面電車の労働者のストライキ(1923年1月、本書の年表を参照)については、当時の英字新聞

の記事などを利用したブラウンの研究論文が存在する<sup>1)</sup>。最後に、本書が対象とする時期から外れるが、太平洋戦争中の泰緬鉄道の建設状況と「労務者」の動員状況については、国立古文書館の史料を駆使した2つの優れた研究成果が、最近刊行されたことを付記しておきたい<sup>2)</sup>。

以上の検討から分かるように、タイ鉄道業研究は、きわめて興味深い論点を多数含みながらも、外交史的研究を除くとほとんど見るべき成果がないというのが現在の状況である。もっとも、鉄道業を直接の研究対象にしていらないが、鉄道建設を灌漑事業計画との比較でタイの経済発展（もしくは低発展）にどう位置づけるかについて、興味ある論争がこれまでなされているので、ここで簡単に紹介しておきたい。

もともとこの問題は、イングラム（James Ingram、文献3519）がタイ経済の長期的な推移を「発展なき変化」と捉えたことに端を発する。つまり、土地や労働の生産性を上昇させるのではなく、フロンティアの食い潰しと移民労働の追加的投入によって量的拡大を遂げた点がタイ経済の大きな特徴であるというのが、彼の主張であった。そして、国王や政治エリートは、灌漑事業のように土地生産性を引き上げる政策には消極的であったとみなす。より具体的には、1900年代初めに政府が蘭領インドの土木技師ファンデル・ハイデ（van der Heide）を招聘し、詳細な灌漑事業計画を提出させたにもかかわらず、結局、この計画の採用を拒否したことを指している<sup>3)</sup>。

この灌漑事業計画を政府（国王）が拒否した理由として、従来の研究が指摘してきた点は次の4つである。すなわち、①国王や政治エリートが農業改善に無関心であったこと、②限られた国家資金の配分を政治目的の明確な鉄道建設に回そうとしたこと、③灌漑事業に比べて鉄道建設は一定の収入が見込めること、④当時財務顧問であったイギリス人ウィリアムソンが、鉄道資材などイギリスのタイ向け輸出に貢献する鉄道建設を優先させ、オランダ人のファンデル・ハイデの提案を拒否するよう政府に勧告したこと、以上の4点である。そして、経済効果の期待できる灌漑事業よりは政治目的の強い鉄道建設を優先させようとした政府（国王）の方針やイギリスの政治的圧力が公共事業を鉄道投資に集中させ、このことがひいてはタイの長期的発展を阻害したというのが、これまでの通説であっ

---

<sup>1)</sup> Brown, Andrew, "The Antinomy of Right Against Right, Class Formation under Absolute Monarchy: The 1923 Tramwaymen's Strike,"（掲載雑誌、掲載年はコピーの際の不注意により不明）。

<sup>2)</sup> 吉川利治『泰緬鉄道―機密文書が明かすアジア太平洋戦争』同文館出版、1994年；Phanni Bualek, "Botbat khong Phokha bon Senthang Rotfai Sai Morana," *Warasan Thammasat*, Vol.21, no.2, May-August 1995, pp. 41-87.

<sup>3)</sup> ファンデル・ハイデの灌漑事業計画に関する詳しい分析は、ブラウン（1988年、文献3509）、8-59ページを参照。

た。

しかしこの見解に対しては、フィーニー（David Feeny, 文献3512）やブラウン（Ian Brown, 文献3509）が批判を行なっている。すなわち、①から④の理由は認めるが、灌漑事業を拒否した別の理由として、当時政策決定に重要な影響力をもっていた王族や貴族高官の階層的利害の存在を強調した。というのも、政治エリートたちは当時、バンコク北部のランシット地区に広大な土地を所有しており、農民利益を優先させる灌漑事業計画は自分たちの既得権益を危うくするのみなし、それがゆえに反対したと考えたからである。そして、タイ経済の発展を阻害したのは、政治優先の政府・国王の方針だけではなく、国内の政治エリートの経済基盤（すなわち制度的要因）にも大きな理由があったと主張した。フィーニーの論文には、こうした制度要因を重視する見解がより鮮明に示されている<sup>1)</sup>。

彼らの議論は確かに興味深いが、しかし、鉄道建設を灌漑事業と比較して経済効果の低い政治目的の事業とみなしている点では、さきのイングラムたちの研究と共通していた。そのため鉄道建設や鉄道運営に関連する他の問題、例えば、技術形成や経営管理組織の問題に目を向けるという可能性を自ら絶ち切ってしまった。タイ鉄道業研究の貧困さの大きな理由はじつはここにあると言えよう。私が本書で鉄道建設ではなく、あくまで「鉄道業」（保線、運輸を含む）にこだわるのは、そのことで研究の領域を広げたいと考えるからである。

### 3 資料の存在

タイ鉄道業研究の立ち遅れの重大な原因は、タイ人を含む研究者の問題関心の狭さに拠るが、同時に無視できないのは、1952年のタイ国鉄本部の火事で戦前の資料の大半が焼失してしまった点であろう<sup>2)</sup>。そのため、国鉄図書館や国立古文書館にも、鉄道局の『年次事業報告書』や関連資料はまとまって保存されていない。私が現在までに収集しえた、もしくは新聞でその内容の要約を知りえた『年次事業報告書』の一覧は、表0-2に示したとおりである。研究に不可欠の作業日誌や建設事業報告書の類は、残念ながらまだその所在を確認していない<sup>3)</sup>。

『年次事業報告書』を別とすると、利用可能な第一の資料群は、鉄道局もしくはタイ国鉄が刊行している記念本で、現在、『36年史』（文献3039）、『50年史』（文献3040）、『60年史』（文献3002）、『72年史』

---

<sup>1)</sup> Feeny, David, "Competing Hypotheses of Underdevelopment in a Thai Case Study," in *Journal of Economic History*, Vol.30, No.1, pp.113-127.

<sup>2)</sup> タイ国鉄編（1970年、文献3003）、80ページ。

<sup>3)</sup> 国王への鉄道建設報告書の一部は、スームサワート・グルダーゴンの葬式本（文献3065）の資料編のなかに再録されている。

表0-2 鉄道局年次事業報告書の所在と『週刊バンコクタイムズ紙』の要約

通し番号	年次	オリジナル文書の所在	週刊バンコクタイムズ紙	通し番号	年次	オリジナル文書の所在	週刊バンコクタイムズ紙
1	1897-98	○(タイ国立古文書館)	該当記事なし	20	1916-17	未確認	北部線 該当記事なし
2	1898-99	○(タイ国立古文書館)	該当記事なし	8	1916-17	○(大英図書館)	南部線 1917/11/09
3	1899-00	○(タイ国立古文書館)	1900/08/09	21	1917-18	○(大英図書館)	未確認
4	1900-01	○(タイ国立古文書館)	1901/11/27	22	1918-19	○(大英図書館)	1919/11/03, 4, 5, 6
5	1901-02	○(タイ国立古文書館)	1902/07/25	23	1919-20	○(大英図書館)	1920/12/13
6	1902-03	○(タイ国立古文書館)	1903/11/05	24	1920-21	○(大英図書館)	未確認
7	1903-04	○(タイ国立古文書館)	1904/09/30.	25	1921-22	○(大英図書館)	1923/1/4
8	1904-05	○(タイ国立古文書館)	1905/11/02.	26	1922-23	○(大英図書館)	1924/1/4
9	1905-06	○(大英図書館)	1906/9/1	27	1923-24	○(大英図書館)	1925/10/24
10	1906-07	○(大英図書館)	該当記事なし	28	1924-25	○(大英図書館)	1925/12/28, 29, 30
11	1907-08	○(大英図書館)	1908/9/18, 19, 22	29	1925-26	○(大英図書館)	1927/06/21, 24
12	1908-09	○(大英図書館)	該当記事なし	30	1926-27	○(大英図書館)	1928/06/26, 27, 29
13	1909-10	未確認	北部線 1910/09/22	31	1927-28	○(大英図書館)	1929/07/10, 11
1	1909-10	未確認	南部線 該当記事なし	32	1928-29	○(大英図書館)	該当記事なし
14	1910-11	未確認	北部線 1911/10/06	33	1929-30	○(大英図書館)	該当記事なし
2	1910-11	未確認	南部線 該当記事なし	34	1930-31	○(大英図書館)	1932/09/24, 27
15	1911-12	○(大英図書館)	北部線 1912/10/11、12	35	1931-32	○(大英図書館)	1933/10/23
3	1911-12	未確認	南部線 1912/10/23	36	1932-33	○(大英図書館)	1934/6/2
16	1912-13	○(大英図書館)	北部線 1913/09/11-13	37	1933-34	○(大英図書館)	月別の収入のみ報告
4	1912-13	未確認	南部線 未確認	38	1934-35	未確認	月別の収入のみ報告
17	1913-14	○(大英図書館)	北部線 1914/09/18	39	1935-36	○(国立古文書館)	月別の収入のみ報告
5	1913-14	未確認	南部線 1914/11/06	40	1936-37	未確認	月別の収入のみ報告
18	1914-15	○(大英図書館)	北部線 1915/09/24	41	1937-38	未確認	月別の収入のみ報告
6	1914-15	未確認	南部線 1915/11/19	42	1938-39	未確認	月別の収入のみ報告
19	1915-16	○(大英図書館)	北部線 1916/09/20	43	1939-40	未確認	該当記事なし
7	1915-16	未確認	南部線 1916/11/03, 09	44	1940-41	未確認	該当記事なし

(注) 1908年度までは、コーラート線含めてひとつの報告。1909年度-1916年度は、北部線(標準軌)と南部線(メートル軌)が別々の報告書となる。(出所)末廣の調査による。

（文献3003）の四冊が刊行されている。『72年史』は全体で500頁に達する大部の本であるが、記述の中心は1960年代以降であり、戦前に限って言えば『50年史』が、今のところもっとも充実している。なお、1996年はタイ鉄道局創設100周年記念（仏暦2439年＝1897年3月にアユタヤーまで開通した年をもって、鉄道元年とする）にあたり、『100年史』の刊行が予定されている。ただし、先に述べたように戦前の資料は焼失・散逸しており、新しい事実がでてくる可能性は低い。

第二に利用可能なそして有用な資料は、当時の英字新聞である。とりわけ『週刊バンコクタイムズ紙（Bangkok Times Weekly Mail）』は、当時、バンコク在住の外国人がタイの交通網の進展や西欧列強の鉄道をめぐる争いに強い関心を抱いていたこともあって、驚くほど、多くのスペースを鉄道や道路関係の記事に割いている。地方に在住する読者や旅行者が編集部投稿邮箱に手紙や彼らが提供する情報も、きわめて貴重である。本書の「年表」には、こうした新聞記事から得られる情報をできる限り盛り込むように努めた。

第三に利用可能な資料は、1893年から97年まで工区担当エンジニア、1904年から17年まで鉄道局長の職にあったドイツ人ヴァイラーの日記（文献3566）とミュンヘン博物館に所蔵されている彼の膨大な手紙類（文献3567）、そして息子のクレメンスの回想録（文献3565）である。ヴァイラーはきわめて克明に鉄道事業についての日記を残し、同時に毎週のようにドイツの父親（彼も鉄道技師であった）宛てに手紙を書き送った。これらの資料から判明する事実も、本書の「年表」に翻訳して掲載した。

最後に個々の鉄道技師・幹部職員の経歴については、葬式頒布本がきわめて有用である<sup>1)</sup>。鉄道関連の物故者としては、現在までに約40名の葬式本を収集し、主要な人物については、本書の表Ⅶ-1から表Ⅶ-23までにその経歴を示した。葬式本の収集作業は今後も続行する予定である。

#### 4 タイ鉄道業研究の分析視角

表0-3は、タイと日本の鉄道業の比較を行なったものである。

日本に最初の鉄道模型が持ち込まれたのはペリーが2度目に来航した1854

---

<sup>1)</sup> 葬式本については、末廣昭「タイの『葬式本』—社会経済史研究の宝庫」（『UP』東京大学出版会、1995年3月号、所収）を参照。なお、ドイツの鉄道技術集団を研究している鳩澤（ばんざわ）氏は、ドイツ鉄道管理協会発行の技術機関誌に掲載された鉄道関連技師の追悼文108名分をもとにデータベースを作成し、その出自、学歴、昇進の分析を行なっている（鳩澤歩「19世紀ドイツ語圏における社会集団としての鉄道技術者」『滋賀大学経済学部研究年報』1994年第1巻、123-148頁）。発想は私も同じである。



表0-3 日本とタイの鉄道業発展の対照表（1854－1942年）

主要事項	年	日 本	年	タ イ
1) 鉄道模型の寄贈と対応	1854年 1855年	アメリカのベリーが機関車模型を持参。 佐賀藩が蒸気機関車の模型試作を計画。 完成年は不明であるが、汽船と共に成功させる	1856年	イギリスのヴィクトリア女王使節団が、 蒸気機関車の模型を持参する。機関車模型の 試作の試みなく、のち博物館で展示する。
2) 鉄道視察	1863年  1872 －73年	長州藩の伊藤博文、井上馨、山尾庸三、山田勝 井上勝が、密かにロンドンへ留学。井上勝は ロンドン大学で鉱山学、鉄道学を5年間学ぶ。 明治政府の岩倉使節団60名、米、欧州の 政治、経済、技術視察。鉄道について克明な 報告を行う。	1857年  1871年	ラーマ4世王が27名の使節団をイギリスに 派遣（1856年の答礼）。鉄道などの視察 を行う。ただし、報告書は簡略なもののみ。 ラーマ5世王、英領マラヤ、シンガポール、 インド旅行。鉄道を視察する。
3) 鉄道建設 計画	1868年  1869年	徳川幕府、アメリカの公使館員ポートマンに、 江戸・横浜間鉄道建設の免許書を与える。 のち却下する。 政府、イギリスのパークス公使と協議し、 東京・横浜、京都・神戸間などの鉄道建設 を決定する。	1859年  1888年  1891年	イギリス人、サイアム鉄道会社設立計画。 マレー半島横断鉄道、国王が不許可。 イギリスのパンチャード社に鉄道建設の 事前調査を許可する。 コーラート線の鉄道建設の公開入札。 イギリスのキャンベル社に決定。
4) 鉄道運営 組織の変遷	1869年 1871年  1877年 1885年 1890年 1892年 1908年 1920年	民部・大蔵省に鉄道掛を設置。 鉄道寮設置。井上勝を初代鉄道頭に任命。 以後、1896年まで鉄道事業を統括する。 工部省に鉄道局設置。 鉄道局を内閣直属に移管。 鉄道局を鉄道庁に改称。内務省の管轄に移管。 通信省に移管、鉄道庁（93年、鉄道局） 鉄道院を設置する。鉄道局は廃止。 鉄道省を新設する。鉄道院は廃止。	1890年  1909年  1914年 1917年  1921年	土木省のなかに、鉄道局（Royal Railway Department: FRD）を設置する。 局長は1917年までドイツ人。 北部線、南部線の2つの鉄道局設置 （Royal State Railways of Siam） 鉄道局の管轄、土木省を運輸省へ改組する。 北部線、南部線を統合する。（Royal State Railway）。初代タイ人鉄道局長が実現。 鉄道局の上に鉄道理事会を設置する。
5) 鉄道業の 事業発展	1872年  1874年 1878年 1882年 1885年 1886年 1889年 1891年  1876年	新橋・横浜間が開通。両停車場で開通式。 明治天皇がご臨席、試乗する。 大阪・神戸間が開通。 京都・大津間が開通。日本人技術者が担当。 最初の馬車鉄道、新橋・日本橋間開業する。 阪堺鉄道（現南海電鉄）が難波・大和川間開業 幹線を中山道から東海道へ変更する。 新橋・神戸間の東海道線が全通する。 日本鉄道、上野・青森間が全通する。  新橋・品川間が複線化する。	1892年 1897年  1900年 1903年 1918年 1922年 1927年  1931年 1920年  1942年	バンコク＝パークナム間が開通（私設鉄道） バンコク・アユタヤー間が開通。ラーマ5世王 が開通式にご臨席。 コーラート線の開通式を行う。 南部線、トンブリー＝ベップリー間開通 南部線、英領マラヤと接続する。 北部線、チェンマイまで開通。 チャオプラヤー川の東西両岸を結ぶラーマ 6世王橋（鉄橋）が完成。 ディーゼル電気機関車の導入。 鉄道軌間をメートル軌に統一する工事を開始 1930年にすべて完了する。 バーンパイン＝アユタヤー間複線化。
6) 外国人 技術者	1874年 1877年 1880年代	外国人技術者115名でピーク。以後、漸減 最後の外国人建築師長が退任。 官営鉄道の日本人技術者集団が成立。	1898年 1933年 1934年	外国人65名；1924年、39名。 最後の外国人技師長が退任。タイ人へ。 タイ人技術者集団が成立。
7) 工学校 鉄道研修	1873年  1877年	工部大学校を設立。  鉄道技術者養成のため、大阪停車場に工技生 養成所を設置。その卒業生が京都・大津間の 鉄道建設、トンネル掘削を行う。	1913年  1910 年代以降 1940年	チュラーロンコン国王文官学校の中に エンジニア学校設置。1917年、工学部に。 陸軍工兵局などの軍兵士を訓練する。 そのほか研修学生を受け入れる。 マッグサン鉄道工場内に鉄道技術学校を設置

（次頁に続く）

表0-3 日本とタイの鉄道業発展の対照表（1854-1942年）

主要事項	年	日 本	年	タ イ
8) 鉄道業の技術形成	1878年	井上技師長のもとで、日本人だけによる鉄道建設が完成。	1922年	コーラート＝ターチャン間21kmを外国人技師の助力なしで完工。東北部線は以後同様。
	1879年	新橋鉄道局で最初の日本人機関士を採用。	不明	該当記録なし。
	1870年代	鉄道用橋梁の桁設計の国産化がほぼ実現する。	不明	該当記録なし。
	1880年	連坂山トンネル（最初の山岳トンネル）完成。	1918年	北部線、クンターン・トンネル完成。
	1881年	日本人技術者によるトンネル工事完成。		該当記録なし。1920年代か（？）
	1890年代	前半、列車ダイヤ作成技術の自立化が進む。	-	該当記録なし。
	1893年	イギリス人トレビシックの指導で、最初の国産機関車の製造を行う。	1910年	マッサン鉄道修理工場を建設。ただし、現在に至るまで、機関車の製造はできず。
	1896年	汽車製造合資会社を設立。	-	該当なし。
	1897年	最初の民間鉄道学校（現岩倉高校）の設置許可	1918年	鉄道局奨学生、第1期生アメリカに留学
	1908年	自動信号機を設置		以後、1924年まで毎年続く
9) 鉄道業のサービス拡大	1896年	新橋・神戸間に急行旅客列車を導入する。	1922年	バンコク＝チェンマイ間、急行列車を運行。
	1897年	鉄道入場券切符を導入する。		寝台車、食堂車を連結する。
	1899年	食堂車を山陽鉄道に初めて導入する。	1922年	南タイ線、国際急行列車の運行開始。
	1900年	寝台車を山陽鉄道に初めて導入する。	1926年	バヤタイパレスホテルが開業。最初の近代的な鉄道駅ホテル。
	1906年	急行料金を初めて設定する。		
10) 鉄道関連法規	1887年	私設鉄道条例を公布。	1897年	サイアム鉄道規則を公布。
	1890年	軌道条例を公布。	1898年	大臣会議で主要幹線の国家による建設を決定する。それまでは外国人請負業者に委託
	1906年	鉄道国有法を公布。1907年までに私鉄17路線を国有化する。	1921年	仏暦2464年鉄道・道路法を公布。
	1910年	軽便鉄道法を公布。		私有鉄道も政府の管理下に入る。

（出所）（1）タイ：末廣昭作成『タイ鉄道関連年表（1856-1941年）』；タイ鉄道局『年次事業報告書』各年版。

（2）日本：野田正穂ほか編『日本の鉄道：成立と展開』日本経済評論社、1986年、付属年表；

原田勝正『鉄道史研究試論：近代化における技術と社会』日本経済評論社、1989年；

中村尚史氏の東京大学社会科学研究所における研究報告。

年であった。興味深いことに、その2年後の1856年にはバウリング条約締結の答礼として、イギリスのヴィクトリア女王が、タイの国王に鉄道模型一式（ビクトリア号）を贈呈している。ただし、日本では1855年に、佐賀藩が早くも同じ機関車模型の試作に乗り出し、完成年は不明であるが鍋島藩主の前でとにかく試運転を成功させた<sup>1)</sup>。これに対しタイでは、送られた模型は宮廷の奥深くに飾られ、その後は国立博物館の展示室に場を移して今日に至っている<sup>2)</sup>。

以後、鉄道局の設置は日本が1869年、タイが1890年、最初の鉄道開通は日本が1872年、タイが1897年である（パークナム鉄道は1892年）。この時間差は、外国人技師への依存からの脱却や、自国の鉄道技術集団の形成になると大きく開き、技術集団について言うとは日本は1880年代、タイは1930年代初めにほぼ自立化を達成した<sup>3)</sup>。もっとも印象的な時間差は、日本が鉄道専門の技術養成学校（工技生養成所）を1877年に設立、民間鉄道学校も1897年に設立しているのに対し、タイで鉄道技術学校ができるのはじつに1940年だったという事実である。また、日本では機関車は1890年代末にほぼ自力で製作が可能となったが、タイでは現在に至るまで機関車、客車とも依然として外国メーカーに依存している。

この違いは一体なぜ生じたのか。この素朴な疑問が本書のそもそもの出発点である。なお、あらかじめ断っておくと、表0-3はタイが日本と比べてどれだけ「後れている」かを示すために作成したものではない。むしろ、ほぼ同じ時期に鉄道模型に接し、さらに日本より早くヨーロッパに政府視察団さえ派遣しているタイで、技術形成が進まなかったのはなぜなのか、その問題を考えるための引照基準を得るのが目的である。したがって、単に横の比較だけではなく、分野毎の2国の縦の流れにも注目しておきたい。そうすることで、例えばタイでは、国内での技術者養成への取り組みが日本に比べてはるかに遅かった事実が、項目（7）や項目（8）などから判明するからである。

---

<sup>1)</sup> 佐賀藩の鉄道模型の試作は、1853年、ペリーより1年早く長崎に来航したプチャーチン率いるロシア艦隊の艦内で、テーブルの上を走る汽車模型を見学した佐賀藩精練所技師の中村奇輔などの発案による。中村たちは、からくり人形師田中久重などの協力を得て、1855年に蒸気船と蒸気機関車の試作を開始し、何年か先に試運転を成功させた。原田勝正『鉄道史研究試論—近代化における技術と社会』日本経済評論社、1989年、30—32ページ。

<sup>2)</sup> Chaophraya Thiphakorawong, *Phraracha Phongsawadan Rachakan thi 4 Phak thi 1*, Bangkok: Ongkankha Khru Sapha, pp.134-135; タイ国鉄編（文献3003）、23ページ。

<sup>3)</sup> 日本における鉄道技術者集団の形成については、中村尚史氏「近代日本における移植技術の習得と普及—鉄道技術者集団の形成過程」（東京大学社会科学研究所全体研究会、開発主義研究班での1995年12月11日の報告）による。タイ鉄道業の技術者形成に関するヒントは、同僚である中村助手、もと助手の鈴木淳氏（現東京大学教養学部）との度重なる議論から多くの示唆を得た。記して謝意を表したい。

● タイ人、 ○ 外国人、国籍不明、 ◎ ドイツ人、 ◇ イギリス人、 □ イタリア人、デンマーク人

(出所) 筆者の調査により作成。

一方、図0-1は、鉄道局のなかの技師・幹部職員のうち、いつ、どの職種が外国人からタイ人へと移ったのか、その点を一つの図にまとめたものである。図が示すように、タイ人による代替は工区担当エンジニア（セクションエンジニア）から始まり、1917年には鉄道局総裁、運輸事業部長、本部事業部長、経理部長といった非技術系部門のトップにいっせいに及んだ。これに対し技術系の代替はかなり遅く、機械担当技師長は1924年、鉄道工場長は1929年、最後まで残ったのが技師長の1933年であった<sup>4)</sup>。このプロセスと、どのような経歴のタイ人が外国人技師に代替していったのか、その点が本書で解明すべき重要課題のひとつとなる。

そこで、次の第3章ではタイの組織・機構、技師、労働者の推移について概観を与え、次いで時期を、①英独による鉄道局支配の時代（1890-1917年、第4章）、②ブラチャットによる鉄道改革とタイ人化政策の時代（1917-1932年、第5章）、③軍による鉄道運営への介入の時代（1932-1941年、第7章）の3つに区分して、各時期における主要な問題について論じてみたい。そして第6章では、1918年に始まり1924年に終わる鉄道奨学生の海外派遣（74名）とその意義について取り上げ、より詳しく検討してみたい。

鉄道奨学生の派遣は、第一次大戦のさなか、1917年にタイが枢軸国側に宣戦布告を行ない、ドイツ人鉄道技師・幹部職員全員を国外に追放し、タイ人による鉄道建設と運営が避けられない課題になったために実施された。私がこの鉄道奨学生にとりわけ注目するのは、彼らが帰国後、「鉄道業のタイ人化政策」の要となったからである。事実、1932年8月に実施された大規模な機構改革では、鉄道奨学生出身が重要なポストのすべてを独占した（表V-37を参照）。1917年末に構想された鉄道業のタイ人化政策は、15年後にまさに実現したのである。

しかも鉄道局の奨学生制度は、74名のうち計55名が身分や家柄に関係なく、実力本位の試験で選抜された（残り19名は推薦組）（表VI-1から表VI-3を参照）。そのため、奨学生の学力水準はきわめて高く、じっさいアメリカに派遣された第1期生と第2期生はマサチューセッツ工科大学（MIT）やミシガン大学、イギリスやフランスに派遣された第3期生から第7期生は、ケンブリッジ大学やバーミンガム大学、リヨン大学など、それぞれ一流大学で土木、機械、電気、会計商学、経済学の学士の資格をとって帰国した。したがって第1章の議論に照らして言うならば、「個人レベルの技術形成」は1918年以降、鉄道局により集団的かつ目的意識的に推進されたことになる。

にもかかわらず、鉄道業全体のタイ人による技術形成は、外国人技師依存時代と同じく、1920年代-30年代以降も順調には進まなかった。それはなぜな

---

<sup>4)</sup> 技師長の席は、1932年は空席であった。

のか。この点をさきに提示した「企業・組織レベルでの技術形成」、つまり「組織的統一性」と「社会的レベルでの技術形成」という2つの視点と関連させて検討してみたい。そして、私の暫定的な結論は、第8章の「タイ鉄道業における技術形成の限界」で展開する予定である。

### 第3章 タイ鉄道業の組織、鉄道局長、技師、労働者

#### 1 鉄道局の組織と職制

『年次事業報告書』などを参考に鉄道局の組織の変遷を年表として示したのが、表IV-1である。図IV-2から図IV-4には、判明する限りの組織図を掲載しておいた。また、1917年以降の部局と職種の英語名、タイ語名、日本語仮訳は表IV-2に、同じくマッガサン鉄道工場の部署と職制の名称は表IV-6、表IV-7にそれぞれ示してある。

さて組織・機構から見ると、鉄道局は大きく4つに時期区分することができる。

①1890－1909年：鉄道局を土木省のなかに新設し、ドイツ人を中心に建設、運営を行なった時期。なお、1890－1896年までは、実際の鉄道建設や列車の運行はイギリス人の建設請負い会社キャンベル社が担当し、ドイツ人が局長や技師長を務める鉄道局は、工事や運輸の監督のみを担当した。ところが、1896年に政府はキャンベル社との契約を破棄し、以後は主要路線の建設、運営ともに鉄道局が直接担当する体制をとっている。

②1909－1917年：北部線、南部線の2重体制の時代。1909年、南部線の建設をイギリスの借款によって開始したため、鉄道局をチャオプラヤー川の東岸を担当する「北部線局」と、同川の西岸つまりマレー半島に伸びる鉄道を担当する「南部線局」の2つに分割し、北部線はもっぱらドイツ人、南部線はイギリス人が統括するという体制をとった。また、北部線各線（コーラート線、東部線、北部線の3つ）は幅1・435メートルの標準軌、南部線は幅1メートルの狭軌をそれぞれ採用したため、使用する車輛や鉄道資材も異なっていた。なお、2つの局を設置したのは1913年4月からであるが、職務の分割は1909年から開始され、建設、保線、整備工場関係のいずれについても、2つの局がそれぞれ別個に担当した。ただし運輸事業、経理、統計は北部線局が全国を統括した。

③1917－1932年：北部線局と南部線局を再び統合し、同時に全国の線路の軌道を「1メートル軌」に統一する事業を開始した時代。バンコクノーイにあった南部線用の車輛整備工場も、北部線用のマッガサン鉄道工場に併合された。同じ1917年には、道路局が鉄道局に統合されている。さらに、1921年の

「鉄道・道路整備法」の制定に伴い鉄道理事会を新設し、同理事会が鉄道政策全般と私鉄の管理監督を行なった。1926年には、ディーゼル電気機関車導入計画と信号・電信の体系化のために、政府所有のサムセーン発電所の所轄官庁も鉄道局に移管している（以上、表Ⅳ-1を参照）。

④1932年以降：鉄道局の内部機構を大幅に改革した時代。新しい組織体制は図Ⅴ-3に示したとおりである（詳しくは年表の1932年8月の項を参照）。また、1938年にも中規模の機構改革と職種の名称変更を行なっている。

職制と職種については、まず全体を統括するものとして鉄道局長（1917年以降は鉄道局総裁に名称変更）が存在し、その下に建設、保線、機械工場など技術関連のすべてに責任を負う技師長（Chief Engineer）、日本で言う建築師長が存在する。またその下には、当初は工場機械関係を統括する機関車長（Locomotive Superintendent, Phu Amnuai-kan fai Rotchak）と運輸関係を統括する運輸長（Traffic Superintendent, Phu Amnuai-kan Doen Rotfai）の2名が存在した<sup>1)</sup>。建設・保線部門は独立の部局を構成することはなく、工区（セクション）毎に担当技師、担当技師補佐が任命され（1896年以降）、彼らは局長（もしくは技師長）に直属していた<sup>2)</sup>。

それがおよそ1901年頃に図Ⅴ-2のような体制になり、さらに1907年以後は、図Ⅴ-2のうち「エグゼキューティヴ・サービス」が建設事業部と保線事業部に発展した。1909年以降は、建設、保線事業部とも、それぞれ北部線と南部線に分かれている<sup>3)</sup>。その後も機構は、ホテルなどの新規事業や軌道統一事業が加わることで複雑多岐化していくが、1920年代を念頭にあえてグルーピングをすれば、①本部事業部、経理部、法律局、②技術サービス局、③運輸事業部、ホテル事業部、④建設、保線事業部、⑤機械事業部（車輛整備工場を含む）、倉庫部、⑥道路事業部の6つであった。因みに、1918年から1932年までの部署毎の人種別職員及び労働者の分布は表Ⅴ-5から表Ⅴ-19までに示したとおりである。そして、1932年8月の機構改革によって複雑な組織は整理統合され、①本部事業部（総務、統計、法律の3課）、②運輸事業部（総務、営業、運転の3課）、③機械サービス部（建設、保線、工場、倉庫の4課）、④経理部の4事業部体制に整備された。

---

<sup>1)</sup> タイ鉄道局『第1回年次事業報告書 ラッタナコーシン暦117年』（英文）、同『第2回年次事業報告書 ラッタナコーシン暦118年』（タイ文）より。

<sup>2)</sup> 『年次事業報告書』の第1回から第7回までの機構、人員に関する報告のなかには、工区担当技師は含まれず、職員のみが記載されている。

<sup>3)</sup> この時期の組織図は残されていないので詳細は不明である。ダイレクトリー（Directory for Bangkok and Siam）の各年版には、政府官庁の幹部の名前を掲載しているが、1909年以降の鉄道局の人事は、北部線局のみを掲載している。

技師長、機械担当技師長、機関車長、地区担当保線技師、工区担当建設技師などは、タイ語でエンジニア（Inginia）もしくはナーイ・チャーン（Nai Chang）と呼ばれ<sup>1)</sup>、原則的には学士相当の資格がないと昇進できない。工学系の学士（Parinya Wisawakammasat Bantit）は1935年にチュラーロンコーン大学工学部が初めて導入したから、それ以前は海外に留学して学士を取得しない限り、タイ人が「技師」になることはできなかった。学士をもたない外国人の技能者、タイ国内のエンジニア学校卒業生（Rongrian Yantrakam、1913年設立）、1917年に開設されたチュラーロンコーン大学工学部卒業証書取得者（これをタイ語でニヤバットと呼ぶ）は通常「チャーン」（Chang）（日本の技手に相当）と呼ばれ、各技師の下で技師補佐（Nai Chang Phu-chuai）になるか見習いになるほかなかった<sup>2)</sup>。ただし、外国人技師の場合には経験を積むと技師補佐から技師に昇進したものもいたようである。

#### ◆นายช่าง, ปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต, ประกาศนียบัตร, ช่าง, นายช่างผู้ช่วย

一方、鉄道工場の場合には、機械担当技師長（Chief Mechanical Engineer, Nai Chang-kon Ek）の下に機関車長がおり、その下に課長と同格の各工場長（機関車整備・修理、客車整備・修理、貨車整備・修理、機械、電気など）が存在した。工場長以上の職種はすべて学士相当である。工場長の下にはフォアマン（Nai Ngan, Sarawat）、さらにその下に熟練労働者、一般労働者（Khon Ngan）が存在した。タイの職制では、仮に勤続年数を重ねても、熟練労働者がフォアマンに、フォアマンが技師補佐や技師に、技師補佐が技師に昇進する道は、それぞれ閉ざされていたのである<sup>3)</sup>。

#### ◆นางงาน สารวัตร, คนงาน

運輸事業部門も仕組みは建設、保線技師とほぼ同じで、運輸長、運輸長補佐、地区の運輸担当責任者はそれぞれ会計、商学、経済の学士号が必要だった。技師補佐に相当するのは運輸検査官（Traffic Inspector）で、この中間管理職の地位も国内の卒業生が昇進する道はほとんどなかったようである。国内の学校の卒業生は事務員、下級職員に留まり続けるしかなかったわけである（なお、駅長の資格

---

<sup>1)</sup> 1910年以前の国立古文書館の史料や鉄道用地の収用などの法律を見ると、工区担当エンジニアは、英語のセクションエンジニアをそのままタイ語に翻字している。「ナーイチャーン・パーク」というタイ語が定着するのは、1910年代以降のことと思われる。

<sup>2)</sup> チュラーロンコーン大学工学部卒業生は、鉄道局、郵便電信局、灌漑局などに職を得たが、学士の資格を持たないため、技師（ナーイ・チャーン）ではなく、技師見習もしくは技手（チャーン）にしかねなかった（文献3045、27ページ）。

<sup>3)</sup> 鉄道奨学生推薦組で、1930年代当時、マッガサン鉄道工場の発電工場長ルワン・プラシットゴンラマイ（本名プラシット・メーナサウェート、1898年生まれ）からの聞き取り調査（バンコク、1995年7月29日、30日）より。



要件は不明。1910年代からほぼタイ人が就任している）。

さて、最後に職員と労働者の構成とその推移を見ておくと、表V-1と表V-2の如くであった。1890年から1904年までは、幸い部署毎の職員の数を『年次事業報告書』が報告しているが、労働者の数は不明である（後述）。

一方、1911年から16年までは、鉄道局の従業員を職員（staff）、監視員（watchmen）、労働者（workmen）、苦力（coolies）に分類して、それぞれの人数を報告している（北部線局のみ）。ここでいう「労働者」は、おそらく車輛整備工場や倉庫部門などに日給ベースで雇用された人々、「苦力」は建設や保線部門に雇用された請負い契約ベースの労働者を指すものと思われる。そして1918年以降は、再び部署毎に従業員数を報告するようになった。1918年以降は部署別人種別に詳しく人員が把握できるというメリットがあるが、逆に職員と労働者・苦力の区別がなく、それ以前の統計とは連続しない。連続した人員表は今後、国立古文書館の史料探索を通じて補足していきたいと考える。

## 2 鉄道局長と鉄道局総裁

1890年に鉄道局が設置されてからの鉄道局長（Director-General）、1917年以降の鉄道局総裁（Commissioner-General）、1935年以降の鉄道局長（Director-General）、1951年から73年までのタイ国鉄総裁（Governor）のそれぞれの人名と略歴は、表IV-3に一括して示しておいた。

表から分かるように、1890年から1917年までは、鉄道局もしくは北部線局の局長は、ベートゲ（Karl Bethge）、ゲーアツ（Hermann Gehrts）、ヴァイラー（Luis Weiler）と3代ともドイツ人が独占した。1909年に新たに設けられた南部線建設担当責任者（のち南部線局長）は、さきに述べたイギリスからの借款に付随して締結された秘密協定によりイギリス人に限定され、ギッティンズ（Henry Gittins）がその地位に就任している（それぞれの経歴は、第IV部 外国人技師一覧の該当項目を参照）。

1917年6月、第一次大戦への参戦（ドイツへの宣戦布告）に先だって、国王は新しい鉄道局総裁にブラチャットを任命した。ブラチャットは、ラーマ5世王の第35番目の皇子で、ワチラウット皇子（のちラーマ6世王）とは同じ1881年生まれの実母兄弟である（図VII-1を参照）。イギリスに留学して、ケンブリッジ大学とチャタム陸軍工兵学校で土木工学を学び、帰国後は新設された陸軍工兵局の監察長官（Chare Thahan Chang）に就任した。当時、弱冠24歳の若さであった。監察長官というのは、①陸軍の制度全般、施設設備の規格に関する査察、②陸軍内部の各部局間の調整、③陸軍工兵学校（通信、鉄道、土木建設など）の統括、④陸軍の技術に関わるすべての事業の統括という4つの権限をもつ特別

な地位で、同時に、彼は国王警護を任務とする第一師団長を兼任していたから、陸軍司令官に劣らぬ大きな権限を有していた<sup>1)</sup>。したがって国王の異母兄弟で、イギリスで土木工学を学び、軍人技術者の前歴をもつ人物が、タイ人最初の鉄道局総裁に就任したことになる。彼の詳しい経歴については、表Ⅶ-1に示してあるので参照されたい。

ブラチャットは通常、「タイ鉄道の父」と呼ばれているが、その活動と業績の範囲は極めて広く、のちに紹介する鉄道改革や鉄道電化計画だけでなく、道路行政の整備と道路事業の一部民営化、陸軍の通信設備の近代化、郵便電信事業の近代化、陸軍航空課の新設（のち空軍に発展）と航空事業の一部民営化、対外貿易の促進（商業普及会議＝のちの商務省の委員長）など数多くの事業を実施した。その意味では、戦前期タイの「技術近代化の父」と呼んでも差しつかえない人物である。彼は強力なリーダーシップを発揮し、1926年5月には鉄道局総裁兼任のまま新しく設置された商務運輸省の大臣に就任した。そして、大臣職が激務のために1928年2月に鉄道局総裁を退任するが、1932年6月の「立憲革命」で政治的に失脚するまでは、商務運輸大臣として、実質的に鉄道局にも君臨していた。したがって、1917年から1932年までは、広義には「ブラチャットの時代」と考えることができる<sup>2)</sup>。

絶対王制を立憲君主制に変えた1932年の人民党の革命以後は、新政府が省庁部局の統廃合をひんぱんに実施したため、鉄道局も大混乱に陥った。1932年6月から1934年4月までのわずか2年弱のあいだに、総裁代行も含めて5名も総裁が替わっていることが、その何よりの証左である。事実、1933年半ばには「マッサン鉄道工場の労働者であっても、プレイヤー・パホン首相の承認さえあれば総裁になれる」といった揶揄もとれる噂が流されたほどであった<sup>3)</sup>。

そして、1934年4月末にマッサン鉄道工場の労働者が史上最大のストライキを断行すると、政府は即座にプラ・ウドムヨータティユット陸軍少将を派遣して、鉄道局総裁の代行に任命した。さらに、1936年2月には陸軍工兵局通信学校長官代理のチャルーン・ラッタナグン陸軍中佐（階級は当時、人民党の有力メンバー）が、鉄道局長に就任する。なお、この時代の陸軍工兵局通信部隊とブラチャットの時代の陸軍工兵局のあいだには人脈的つながりはない。また、プラ・ウドムヨータティユットやチャルーンはいずれも海外留学の経験のない、陸軍士官学校卒の現役の軍人であったことも、1933年以前のタイ人鉄道局総裁

---

<sup>1)</sup> ウィタヤー（文献3046）、23ページ。

<sup>2)</sup> ブラチャットの運輸通信の近代化の試みについては、ウィタヤーのほか、次の文献を参照。タイ国鉄編（1983年、文献3004）、陸軍通信部隊編（1988年、文献3026）、ブラチャット殿下生誕100年記念（1982年、文献3033）などを参照。

<sup>3)</sup> "State Railways," *BTWM*, July 20, 1933

の経歴とは大きく異なっている。つまり、鉄道局総裁（局長）職は、海外留学の経験をもつ学士資格の技師から資格を持たない生粋の軍人技術者へと移行が見られたのである。

したがって以上の点を整理すると、タイの鉄道局長（総裁）は、①ドイツ人の時代（1890－1909年）、②ドイツ人、イギリス人の二重体制時代（1909－17年）、③ブラチャットの時代（1917－32年）、④混乱期（1932－34年）、⑤軍による介入の時代（1934－41年）にまとめることができる。

### 3 ヨーロッパ人技師

タイの鉄道建設と運営は、少なくとも1917年まではヨーロッパ人、いわゆる政府お雇い外国人に全面的に依存する形でなされた。表V-23（1893年と1897年）、表V-24（1896年と1898年）、表V-27（1901年）、表V-30（1908－1909年の外国人技師一覧）、表V-32（1917年に追放されたドイツ人技師一覧）を見る限り、重要なポストは完全にヨーロッパ人が掌握していたことが判明する。

ただし国籍別に見ると、1890年から96年までのキャンベル社の建設請負い時代には、人材不足もあってイギリスをはじめ多数の国の技師が高額の給与で招聘されていた。具体的にはイギリス人、ドイツ人、デンマーク人、オランダ人、オーストリア人、ポルトガル人、フランス人、イタリア人、スイス人、アメリカ人などが混在していた。興味深いことに、日本人鉄道技師も雇用されている。例えば、1893年から95年までは、九州鉄道株式会社の技師長であった野辺地久紀（のべち・きゅうき）が、タイ鉄道局の招聘に応じてコーラート線のアユタヤー工区担当エンジニアになっている。なお、この野辺地はアメリカのペンシルバニア大学工学部卒（1888年）で、タイでの任期満了後、日本に帰国し東京帝国大学工科大学教授に就任した<sup>1)</sup>。

1896年の統計を見ると、鉄道局職員51名のうち32名が外国人、1898年には90名のうちじつに65名が外国人である。鉄道局長、技師長、運輸長、機関車長はもちろんのこと、タイ人1名を除く工区担当建設技師のすべても外国人であった。タイ人が進出できたのは通訳や下級職員の職のみで、機関手や火夫（汽罐夫）でさえも、ヨーロッパ人かインド鉄道、連邦マレー鉄道に雇用されたアジア人（インド人やイギリス人との混血）からリクルートされた（年表参照）。

ところが、1901年頃になると、主要路線はすべて鉄道局の直轄事業になったこともあって、技師や幹部職員の大半をドイツ人が占めるようになる。国籍は

---

<sup>1)</sup> 井関九郎『大日本博士録 第五巻 工学博士之部』発展社出版部、1930年、29頁。

確認できないが、表V-27が示す人名はその点を示唆している。また、鉄道局長であったヴァイラーは、1905年3月1日付けの彼の日記のなかで、当時の鉄道局職員の総数は313名、うちスタッフが243名、技術者（Bau）が70名で、スタッフ部門の多くはタイ人、技術者の多くは外国人が占めていたことを指摘している。そして、鉄道建設工事を指揮する工区担当エンジニア

（Sektionsingenieuren）は計17名。その国籍別内訳は、ドイツ人8名、イギリス人4名、デンマーク人2名、イタリア人1名、タイ人2名であったと記録している<sup>1)</sup>。その後、1909年からは、すでに述べたように北部線、南部線の2重体制に移行し、北部線の建設・保線事業をドイツ人とタイ人が、南部線の建設・保線事業をイギリス人とタイ人が、本部事業部や運輸事業部をドイツ人ほかのヨーロッパ人が担当するという国籍別の分業体制が確立した。

しかし1917年7月、先に述べたように、タイ政府はドイツほかに宣戦布告し、鉄道局に所属する合計28名の「敵国人」を逮捕し、国外に追放した。そして、1921年4月に、ブラチャット鉄道局総裁は、重要な地位に今後ヨーロッパ人技師を任命しないという「鉄道運営のタイ人化方針」を国王に奏上し、その了承を得た。その結果、1920年代後半にはヨーロッパ人技師の数は次第に低下していく。もっとも、表V-35、表V-36を見ると、1927年の時点でもなお多くの部署にヨーロッパ人技師やフォアマンが残留していた。結局、最後のヨーロッパ人技師クラム（Arthur J. Crum）が鉄道局を退職し<sup>2)</sup>、タイ人技師と幹部職員による鉄道運営が実現するのは1932年末のことであった。

タイで働いていたヨーロッパ人技師について、ここでは2点だけ付記しておきたい。第一は、当時の外国人技師あるいは幹部職員のなかには「出稼ぎ・短期移動組」と「長期滞在組」の2つのグループが存在した点である。まず「出稼ぎ・短期組」は3年から5年の任期で、ひとつの工区の建設を終えるとタイを離れる建設請負いタイプの技師である。インド鉄道や連邦マレー鉄道から機関手、汽罐夫、保線技師補佐などの職として雇用された経験者などにも、このタイプが多かった。

一方、「長期滞在組」は、例えば、1904年から17年まで局長を務めたヴァイラー（建設担当技師時代を加えると計18年間）、1898年から1917年まで運輸長を務めたシュネル（ドイツ、19年間）をはじめ、技師長のギッティンズ（29年間）、保線担当技師長のスミス（Smyth, R.F.）（29年間）、建設担当技師のパスモア（26年間以上）、技術担当責任者のスミス（Smyth, Gilbert C.）（25年間）、建設・保線担当技師のカノーヴァ（25年間）、クラム（2

---

<sup>1)</sup> ヴァイラーの日記（文献3566）、129ページ。

<sup>2)</sup> クラムは、1932年12月、保線担当技師長を退任し、いったんは鉄道局顧問に就任する。彼が最終的にタイを離れ、母国イギリスに帰国するのは1934年10月のことであった。

4年間)など、期間はいずれもきわめて長い(第Ⅳ部 外国人技師一覧を参照)。

しかも重視すべきは、彼らが鉄道局に雇用されてからは、他の政府部局や民間会社へ移ることなく、退職するまで一貫して鉄道局のなかに留まり続けている事実である。これだけ長期間いれば、当然言葉の習熟、緊密な人間関係、タイに見合ったノウハウも集積され、タイ人への現場訓練は容易になったと考えられる。しかし、彼らのもとでタイ人技師が養成されたという記録は残されていない。長期間、しかも鉄道局内部で勤続年数に応じて昇進していく雇用システムは、かえってタイ人の技術形成を妨げたのだろうか<sup>1)</sup>。

第二は、鉄道局に限らず、当時の政府お雇い外国人がきわめて高給を得ていた点である。この点は、表Ⅴ-28、表Ⅴ-30に示したとおりである。例えば、1902年を例にとると、最高額は政府財務顧問のリベットカルナック(イギリス)の年給3000ポンド(約5万7000バーツ)であり、鉄道局長のゲーアツは月収2000バーツであった。また、1907年頃の鉄道局の外国人幹部・技師の月収を例にとると、鉄道局長が116ポンド(1547バーツ)、技師長が90ポンド(1170バーツ)、運輸事業部長が60ポンド(780バーツ)、工区担当エンジニアが21ポンド(273バーツ)から45ポンド(585バーツ)であった。勤続20年、郵便電信局郵便担当局長のタイ人の1907年の給与が400バーツ、教員の初任給が40バーツであることを勘案するならば、彼らの給与がいかに高いかが分かるだろう<sup>2)</sup>。

実際、1912年度の鉄道運営費の内訳を見ると、表Ⅱ-10にあるように、幹部職員や技師の人件費だけで(保線や車輛整備、工場関係の賃金を含めない)、全体の45%を占めるほどであった。日本ではこうしたお雇い外国人に対する高額な給与支払いが政府の財政を圧迫し、これが日本人鉄道技師・幹部の養成の大きなインセンティブへと発展した。しかし、タイではこうした議論はあまりなされなかったようである。

#### 4 タイ人鉄道技師

タイ人最初の鉄道技師は、私の調査によるとプラヤー・ラムパイボンポリパット(本名チット・ブンナーク、1864-1928年)である(詳しい経歴は表Ⅶ-5を参照)。プラヤー・ラムパイボンポリパットは、13歳の時にベルリン

---

<sup>1)</sup> 長期にタイに滞在した外国人技師が、保身のために自らの技術・技能をタイ人に伝えることに消極的であった可能性もあるが、定かではない。

<sup>2)</sup> 給与水準は、プラヤー・カブワンバンナーサーン(1867年生まれ、郵便電信局)とルワン・チャンドルンウィット(1892年生まれ、教育省)の葬式本から、それぞれ得たデータによる。

に留学し、のちシャルロッテンブルグの技術学校（Bauakademie Charlottenburg）で土木工学を学んだ。12年間のドイツ滞在のあと帰国して外務省に入り、当初は通訳官として勤務する。その後、1890年のパンチャード鉄道調査に参加し、1892年に正式に鉄道局に入局した<sup>1)</sup>。1896年のドイツ人技師ヴァイラーの日記によると、この時、コーラート建設工区で工区担当エンジニアに「ベルリンの技術学校で学んだタイ人を任命した」という記録がある<sup>2)</sup>。このタイ人最初の工区担当建設技師こそが、プラヤー・ラムパイポンポリパットであった。

次いで彼は、1899年に、土木大臣の命令により3年間、ヨーロッパでの鉄道研修の任を帯びてイギリスに派遣された。これは鉄道局が派遣した最初のタイ人研修生である。もっとも彼の場合、「鉄道留学生」というよりは、ヨーロッパで鉄道資材購入先の事前調査を行なうタイ政府代理人の役目の方が大きかった。というのも、それまでヨーロッパにおける鉄道資材買い付け代理人であったイギリス人商人の不正行為が発覚し、プラヤー・ラムパイポンポリパットは、解雇した彼の替わりとして派遣された側面が強かったからである<sup>3)</sup>。

いずれにせよ彼は、1902年にイギリスから帰国した後、北部線、次いで南部線の工区担当エンジニアに任命され、1921年からは東北部線建設担当技師長に任命された。特定の「路線」の建設担当技師長にタイ人が任命されたのはこの時が初めてであり、別言すれば1921年は、タイ人が指揮する鉄道建設の最初の記念すべき年となった。前掲の表0-3の項目（8）で、1922年にコーラート＝ターチャン間21キロメートルの建設工事を「外国人の助力なしで初めて完工」という記載があるのは、まさに彼の指揮した工事を指す。そして、のちにはタイ全路線の建設担当技師長に任命された。彼の場合には建設担当技師として38年間、ひたすら鉄道局に奉職し、退職後4カ月もたたないうちに病死した。

鉄道局一筋に過ごしたもう一人のタイ人鉄道技師は、プラヤー・サリットディガンバンチョン（本名 サマーン・パンヤーラチュン、1889－1967年）である（詳しい経歴は、表Ⅶ-3を参照）。彼の場合には、1906年、16歳の時に、年2名の枠しかない国王奨学金給費生の選抜試験に合格し、イギリスに留学した。その後ラグビー校を経てヴィクトリア大学で工学を習得し、さらに鉄道会社で実習経験を積むなどして、結局8年間イギリスに滞在する。

彼は1914年に帰国した後、鉄道局にただちに入局。コーラート地区の保線技師を皮切りに、以後、地区担当保線技師（1917年）、マッガサン鉄道工場の機関車長（1921年）、機械担当技師長（1924年）、新設された電気担当技師長（1926年）、技師長代理（1930年）を歴任して、1932年8

<sup>1)</sup> 『官報』第44巻、1928年3月18日、4053－4054ページ。

<sup>2)</sup> ヴァイラーの日記（1896年11月4日付け、文献3566）、94－95ページ。

<sup>3)</sup> ホルム（文献3517）88－89ページ。

月には短期間ながらも鉄道局総裁の地位に昇りつめた。ブラチャット総裁がもっとも信頼を置いた側近の一人が、彼である。また、1935年に軍人が介入して鉄道局長のポストを占めた後は、実質的に鉄道局の実務を担当する次長（この時、新設）に就任している。1943年から54年までは、鉄道技能者の育成を目的に設立された「鉄道技術学校」の校長（長官）を10年間以上務めた<sup>1)</sup>。

以上の経歴から分かるように、彼はタイ鉄道局の初期の技術者としてはもっともキャリアを積んだ、そしてヨーロッパ人技師と同様、内部昇進を代表する人物である。図0-1に示した外国人からタイ人への主要ポストの移行が、王族や貴族高官の子弟ではなく、彼のように平民の出身で、国王奨学生制度という、当時としては唯一の立身出世の手段を活用した人物によって担われたことは、きわめて興味深い。蛇足であるが、プラー・サリットディガンバンチョンは、1991年のクーデタのあと暫定内閣を指揮し、タイの政治体制に「行政改革」の新風を巻き起こすアナン・パンヤーラチュン首相の伯父にあたる<sup>2)</sup>。

以上2名のほかにも、鉄道局初期のタイ人技師のなかには、例えば、国王奨学金給費生でイギリスに留学し、帰国後一時鉄道局に働き、その後1917年10月にチュラーロンコーン大学工学部が設立された際、初代工学部長に就任したプラー・ニパットグンボン（本名チン・ブンナーク）<sup>3)</sup>、技師ではないが、1915年以降、陸軍戦略局鉄道課からタイ鉄道局に出向して運輸、保線、ダイヤ編成の実習を受け、1917年のドイツ人技師追放以後、ブラチャット鉄道局総裁の命令により鉄道局に移籍、以後、運輸事業部長補佐に就任し、1932年には運輸事業部長、1933年7月には鉄道局総裁代理に昇進したプラー・ウィトサダーン・ドゥンヤラットキット（表Ⅶ-4を参照）など、幾人かの注目すべき人物が存在する。

しかし総じて言えば、1920年代まで タイ人鉄道技師の存在はきわめて少なかった。とくにここで強調すべきは、1903年2月、1906年11月と、当時の鉄道局の所轄官庁である土木省の大臣が、熱心に国王に対して「タイ人技師養成のための海外研修計画」を進言した際、この提案が大臣会議や国王の意見でことごとく退けられた事実である<sup>4)</sup>。例えば、1906年の土木大臣から国王宛て奏上文のなかでは、当時の鉄道局長のヴァイラーの意見として、とりあえず

<sup>1)</sup> この鉄道技術学校については、教え子たちの回想がプラー・サリットディガンバンチョンの葬式本（文献3052）に収録されている。

<sup>2)</sup> アナン・パンヤーラチュン首相の父プラー・ブリチャーヌサート（サルーン・パンヤーラチュン、1890-1974年、チャラット文庫6735）は、タイ新聞協会の創立者（1941年）であり、この父はプラー・サリットディガンバンチョンの実弟である。なお、アナン首相の行政改革については、末廣昭『タイ開発と民主主義』岩波新書、1993年を参照。

<sup>3)</sup> 文献 教育207、37ページ。

<sup>4)</sup> 国立古文書館資料 1903年2月16日 覚書き（NA5, Krasuwang Yotha 5.1/40）

タイ人の国内での訓練は、習得が容易な保線事業部門と倉庫部門から始めるべしという計画が紹介されている。しかし、この計画は結局実施されなかったし、本来の提案である海外派遣計画も却下された。それどころか国王は、当時建設・運営していたコーラート線、南部ペップリー線、東部ペートリュウ線の各路線において、それぞれ異なる国籍の外国人局長を任命し、指揮権の分散化を図る計画を示唆したほどであった<sup>1)</sup>。

鉄道業は技術形成や技術者育成の「場」としてではなく、あくまで植民地化の危機を回避するための外交戦術を発揮する「場」として、より強く認識されたわけである。タイの不幸はまさにここにあった。タイ政府が、そして鉄道局総裁が「タイ人による鉄道運営」のためにタイ人技師の組織的な育成に目を向けるには、ドイツ人技師の追放という外在的契機を待たねばならなかった。1918年から始まる「鉄道奨学生」の海外派遣事業がそれである。この問題は、本書の第6章で改めて論じることしよう。

## 5 鉄道建設労働者・鉄道工場労働者

最後に鉄道建設に従事した苦力労働者、マッグアッサン鉄道工場の労働者の動向についても、簡単に触れておきたい。鉄道建設労働者（苦力）の動きについては、表0-4にまとめておいたので、まずそちらを参照されたい。

鉄道建設を請負ったキャンベル社は、当初タイ人の雇用を計画したがまもなくこの考えを放棄し、次にスマトラのタバコ農園における遊休中国人労働者の輸入を考えた。しかし、この計画も失敗に終わり、結局は中国本土から中国人移民を大量に導入することに決定した<sup>2)</sup>。

コーラート線の雇用方式は、キャンベル社（のち鉄道局自身）が労働請負いを担当する苦力頭（多くは中国人秘密結社の有力者）と契約を結び、労働者の募集を委託する。現場作業の監督も彼ら苦力頭が直接行なった。賃金の支払い形態は一般に出来高制で、運搬した土砂の量に応じて支払われた（図0-2を参照）。能率の高い苦力の場合には、1日で1・25から1・75バーツ近くを稼いだと言われる<sup>3)</sup>。これはバンコクの苦力の通常の賃金水準（0・75バーツ）よりも2倍以上、高いものだった。ただし、建設現場の労働条件はきわめて劣悪だった。猛烈な暑さに加え、サソリ、蛇、虎などに襲われる危険、マラリアやコレラなど

---

<sup>1)</sup> 国立古文書館資料 1906年11月24日 プラヤー・スクム土木大臣から国王への奏上とそれへの返答（NA5, Krasuwang Yotha 5.1/50）

<sup>2)</sup> Bangkok Times, February 16, 1891.; ヴェイラーの日記（文献3566）、52ページ。

<sup>3)</sup> もっとも具体的な記述は、キャンベル社の建設担当技師であったアメリカ人のベンネットの記録（文献3505）に見られる。ホルム（文献3517）、92ページも参照。



表0-4 タイ鉄道建設労働者（苦力）に関する報告一覧（1891-1916年）

年 月	鉄道建設労働者 苦力に関する報道記録	出 所
1891/12	◆コーラート線の建設で、建設請負い会社キャンベル社は当初、スマトラのタバコ農業労働者の中国人を導入しようとしたが、失敗。結局、中国本土から中国人苦力を導入することにした。	BT1891/2/16
1893	◆コーラート線のバンコク建設工区では、1カ月3人分の賃金が60パーツに達する	文献5110、127-128
1893	◆ヴァイラーの手紙より。苦力頭の月給は100-120パーツと記録	
1893/8	◆当初、建設請負い会社キャンベル社は、タイ人を導入しようとしたが、結局失敗に終わる。	文献3566、52
1895	◆キャンベル社の建設工事では、出来高賃金制を採用し、土木工事は1立方メートル当たり20-25アット（64アット=1パーツ）。熟練の中国人では5立方メートルを運搬するので、日当は1・25パーツと報告。	文献3517、92
1895/4	◆ヴァイラーの日記より／サラブリー建設工区では、中国人、タイ人、ヒンディ人、クリングス人、ベンガル人、日本人などを雇用と記録。	文献
1895/04	◆ヴァイラーの日記より／中国人のサボタージュに対抗するため、初めてタミール人を試験的に雇用したと、日記に記録。	文献3566、81-82
1895/10	◆日本の広島県農民が、「移民計画」に従ってタイに移住。賃金水準がよいため、タルラックの工区に赴き、コレラに罹って死亡。	宮崎滔天『三十三年の夢』61-62、82
1896	◆1891-1896年の5年間に、コーラート線の建設で、5000名の苦力と36名のヨーロッパ人技師が死んだ。死者の数が多かったのは、ペートブリュウ（サラブリー）建設工区より先の地区であったと、政府お雇い外国人スミス（英）が記録。	Smyth 1898, 244-245
1896	◆コーラート線の鉄道建設は、人命の面から見ると高くついた。文書が明らかにしたことから言えば、数千人の苦力-中国人、ラオス人、タイ人、インド人-が、建設中に死んだ。ヨーロッパ人の中では、少なくとも30名が死去し、このうち19名がイギリス人だったと、イギリス領事官が記録する。	BCR1900、11
1897	◆中国人苦力の賃金支払いは出来高払い制で日当は約2パーツに達する。	文献3505、552
1897-98	◆コーラート線建設の山岳部での罹病率は16-18%と高い。2091名の苦力のうち9%が死亡した、と鉄道局付き医師ヘイズが報告	BTWM 1898/11/4
1899	◆コーラート線の山岳部の建設に従事しているタイ人の日当は ◆ゲアツ鉄道局長は当初、日本から建設労働者を導入しようとし、日本の移民会社と契約したが、国王の反対で中止となる	文献3517、91-92 文献3566、119-120
1901	◆コーラート線の建設では、32名のヨーロッパ人と7000名の苦力の犠牲者を出したと、『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。	BTWM 1901/10/10
1904/06	◆北部線の建設にインド人苦力の導入をヴァイラー鉄道局長が提案。オランダ政府は蘭印の農民導入を提案し、バンコクの日本領事館は、日本人移民の利用を提案するが、国王が反対する。	文献3517、117-118
1904/11	◆北部線の中国人苦力が賃金引き上げを要求してサボタージュ。	BTWM 1904/11/21
1905	◆中国人苦力は、効率的で募集が容易。建設を急ぐときには、中国人に依存せざるを得ない。北部線のピチット=サワンカローク間の建設は同地域の客家系の中国人綿花農業労働者を雇用。日当は1・5パーツ。	文献3517、118
1907/10	◆北部線の中国人苦力のサボタージュに対抗して、鉄道局はイギリス保護民のクリングス（マラヤ在住インド人）、フランス保護民のカム族を導入しようとする。また、ヴァーラー局長はラオス人の雇用をスクム土木大臣に申し入れ。	文献3517、120

表0-4 タイ鉄道建設労働者（苦力）に関する報告一覧（1891-1916年）

年 月	鉄道建設労働者 苦力に関する報道記録	出 所
1908	◆北部線のクーンターン・トンネルの掘削工事には、ラオス人を投入していると報道。	BTWM 1908/8/3
1909	◆南部線ソクラー建設工区では、300名の苦力を使用と報道。	
1911	◆南部線の建設労働者数は契約ベースが5620人（中国人5100人、タイ人220人、インド人300人）、日雇いベースで1920人（タイ人1800人、中国人120）と年次事業報告書が報告。	BTWM 1912/10/23
1912/3	◆鉄道局北部線局の年次事業報告書（1911年度）が、鉄道建設労働者（苦力）の数を1715名と発表。	文献3517、12
1912/4	◆北部線の建設にラオス人を導入。チェンマイだけでなくムアンロン、ウボンなどからも連れてくる。また、相当数のカム族がルアンプラバンから来ている。	BTWM 1912/4/30
1912/6	◆北部線の建設で1000名の苦力を雇用。うち75%が中国人ではなく地元の労働者。ラオス人が多く、ホウ族やジャン族も雇用と報道	BTWM 1912/6/14
1913	◆南部線の建設労働者数、契約ベースが3962人（中国人3306人、タイ・ラオス人649人、インド人7人）、日雇いベースが3574人（中国人48人、タイ・ラオス人3456人、インド人70人）と報告	BTWM 1914/11/6
1913/03	◆鉄道局北部線局の年次事業報告書（1912年度）で、鉄道建設労働者の数を1702名と報告。	文献3518、11
1913/04	◆北部線建設状況を視察したヴァイラー鉄道局長の報告。400名の中国人に対し、1800名のラオス人が働いている。賃金が安いので、1年前と比率はまったく逆転と報告。	BTWM 1913/4/10
1913/05	◆南部線の建設。ソクラーからパッターニーへの延長工事を中止。1000名の苦力を解雇する。	BTWM 1913/5/22
1913/06	◆北部線のクーンターン・トンネルでは、6月に1170名のラオス人と200名の中国人が、建設労働に従事していたと、『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。	BTWM 1913/8/7
1913/12	◆北部線の建設に従事している地元労働者（タイ人、ラオス人）は、給与を支払うと、それを使い切るまで現場に来ない。トンネル工事で使えるのは、アヘン常飲者であると報告。	BTWM 1913/12/6
1913/11	◆クーンターン・トンネル工事に1800名の苦力を雇用と報道。	BTWM 1914/1/10
1914/3	◆鉄道局北部線局の年次事業報告書（1913年度）が、鉄道建設労働者（苦力）の数を1868名と発表。	文献3539、11
1916/3	◆鉄道局北部線局の年次事業報告書（1915年度）が、鉄道建設労働者（苦力）の数を1792名と発表。	文献3540、14

（注）1918-1934年の鉄道建設と保線労働者の人種別推移は、本書の表V-2、表V-4を参照。

の病気の蔓延、真水や野菜の恒常的不足などがそれである。その結果、仕事半ばで逃げたり、サボタージュを行なう苦力たちが多かった。また、飲酒、アヘンの喫煙に伴う暴力沙汰も絶えなかったと言われる。

こうした事態に対処するため、鉄道局は途中から、インド人、マレー系インド人、ラオス人を積極的に導入しようと努めた<sup>1)</sup>。しかし、まとまった数の労働力を確保するためには中国人の協力が不可欠で、コーラート線の場合には最後まで中国人苦力が主力であった。なお、コーラート線は犠牲者も多く、当時タイに滞在していたスミスは、1891年から96年の5年間に5000名の苦力と36名のヨーロッパ人が病死したと書き残している<sup>2)</sup>。

多数の犠牲者を出したコーラート線の教訓を生かすために、1902年から開始された北部線の建設では、いくつかの新しい措置がとられた。1904年には苦力の暴力事件に対処するために鉄道警察隊を補強し、他方で苦力の健康状態を維持するために専属の医師を派遣した。さらに、頻繁に繰り返される賃上げ要求とサボタージュに対抗するために<sup>3)</sup>、地元住民、ラオス人、東北部のラオス人、インド人を導入する方針を積極化させた<sup>4)</sup>（表0-4を参照）。その結果、1912年から1913年頃には、北部線建設に従事していた労働者のうち約4分の3近くが地元のラオス人や非中国人で占められたと言われる。なお、こうした地元労働者を集めた請負い事業には、地方国の伝統的支配者層（国司）や地方王族などにつながりをもつ地元の商人なども参加した<sup>5)</sup>。

1909年から始まった南部線建設に関しては情報が少ない。ただし、1911年度と1912年度の『南部線局 年次事業報告書』には、①契約ベースと②日雇いベースの2つの雇用形態別の労働者数が記録されている。これを見ると、①契約ベースは圧倒的に中国人が多く、②日雇いベースはタイ人、ラオス人が大半を占めていた。したがって、①は鉄道局南部線局が中国人苦力頭と契約を結んで、労働者の確保・監督を委託した場合、②は鉄道局自身が日雇いベースで直接

---

<sup>1)</sup> ヴェイラーの父親宛て手紙（1895年4月9日付け）には、この頃から試験的にタミール人労働者の導入を試みたという記述が残されている。ヴェイラーの日記（文献3566）、81-82ページも参照。

<sup>2)</sup> スミス（文献3577）、244-245ページ。

<sup>3)</sup> 北部線における中国人苦力のサボタージュについては、"Trade of Northern Siam: Communications," *BTWM*, November 21, 1904.

<sup>4)</sup> ヴェイラー鉄道局長は、1904年6月に、北部線建設にインド人を導入することを国王に提案している。ホルム（文献3517）、117-118ページ。

<sup>5)</sup> クン・アピパットパクディの葬式本（文献3067）。クン・アピパットパクディ（ター・チャルンジン）は、ラムパーン生まれで北タイ地区の木材搬送に従事していたが、ラムパーンの国司（チャオムアン）の信頼を獲得した。その結果、1915年に鉄道局がパーコーからチェンマイ間の鉄道建設に必要な労働力の調達を同国司に要請したとき、その事業全体をクン・アピパットパクディが請負った。

地元住民や東北、北タイのラオス人を雇用した場合と考えられる。人数的に言えば、①の方がはるかに多かった（表0-4を参照）。なお、南部線に動員された中国人は多くが客家系であり、ハジャイ市の建設者（客家出身の中国人）が協力したと言われる<sup>6)</sup>。

1918年以降の人種別労働者の推移（建設事業部門と保線事業部門）は、一部その中に職員を含むが、表V-4に示したとおりである。1927年頃を契機に、中国人労働者の比重が急速に下がり、タイ人の比重が大きく上昇していることが表から判明する。なお、1920年代から保線事業部門の人数が増減を繰り返しているのは、「軌道統一事業」が通常の保線作業に加わったためである。

次にマッサン鉄道工場の労働者（職員を含む）の状況を見ると、表IV-9のとおりであった。1918年当時363名であったのが、1929年にはすでに1000名を越える規模に拡大している。その後、経済不況の影響で一時人数は減少するが、1936年には、職員55名、労働者1023名に回復した。当時、数少ない近代工場のひとつであるマッチ製造工場が、昼勤務325名、夜間勤務225名であったことを勘案すると、鉄道工場の従業員規模の大きさは際だっていた<sup>2)</sup>。なお、人種別構成を見ると、1920年代後半からはタイ人が全体の8割以上を占めるようになった。

マッサン鉄道工場の労働組織は人種別の編成ではなく、修理や車輛整備の工程毎に細かく「組」（タイ語でムーと呼ぶ）に分かれ、ひとつの車輛を分担して担当した<sup>3)</sup>。組のなかにはタイ人も中国人も混在していたようである。また、同工場の賃金支払いは、1924年以降、日給ベースから時間給ベースとなり、同年、標準労働時間も1日8時間半から8時間に引き下げられた<sup>4)</sup>。平均の賃金水準は1日50サタン（0・5バーツ）で、1934年4月のストライキの結果、1日1バーツに上昇している。

鉄道工場は、ある意味ではきわめて多種類の技術の集合体であり、同時に技術者、技能者、熟練労働者のチームワークを必要とする職場である。同工場については、1920年代後半から「熟練労働者の不足問題」が『年次事業報告書』で指摘されるようになり、この指摘は以後も繰り返し行なわれた<sup>5)</sup>。詳しい実態はまだ解明できていないが、1930年代に同工場の発電工場長を務めたプラシットの話によると、各工場の工場長（技師、課長と同格）、その下の技師補佐、

---

<sup>6)</sup> ソンクラー大学南タイ研究所での聞き取り調査（1994年5月6日、7日）。

<sup>2)</sup> "The Siam Match Factory," *BTWM*, February 28, 1931.

<sup>3)</sup> タイ鉄道局（文献3040）、57ページ。

<sup>4)</sup> タイ鉄道局『年次事業報告書 1924年版』、27ページ。

<sup>5)</sup> 例えば、タイ鉄道局『年次事業報告書 1928年版』、30ページ；『同 1930年版』、24ページなど。とりわけ1932年の立憲革命のあと、熟練労働者不足の問題は悪化した。

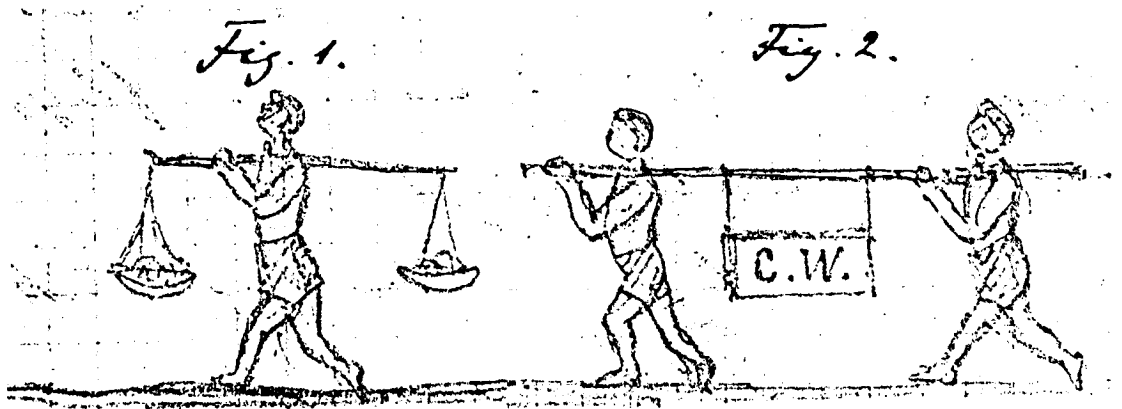
フォアマン、一般労働者のあいだの人間関係は必ずしもよくなく、協調体制はなかったようである。

また、労働者やフォアマンは仮に熟練を形成しても、今より上の地位に昇進する見込みがないので、中国人の場合には、ある期間勤め上げると退職し、自分の事業（修理工や冶金）を開始するが多かった。さらに、より深刻な問題は言葉の問題であり、技師補佐以上は英語（伝令や業務上の書類も英語）、フォアマンから下のレベルではタイ語と中国語が使われていた。一般的な共通語は身振り手振りによる指示しかなく、技師、フォアマン、熟練労働者のあいだの意思疎通や情報の共有化は、到底期待できる状況ではなかった<sup>1)</sup>。

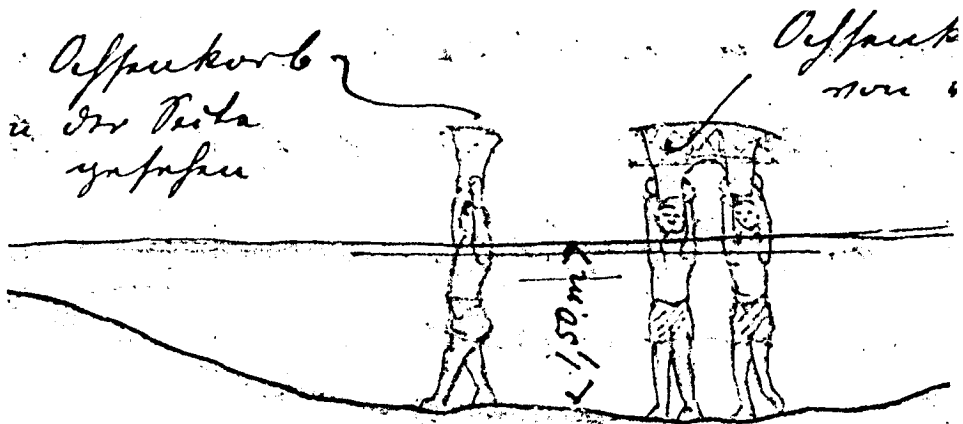
---

<sup>1)</sup> プラシット・メーナサウェートからの聞き取り調査（バンコク、1995年7月30日）。

図0-2 鉄道建設労働者（苦力）のスケッチ



ヴァイラーの父親宛て手紙 1893年7月30日 (No. 29, Pakpreo)



ヴァイラーの父親宛て手紙 1893年8月26日 (No. 31, Pakpreo)



ヴァイラーの父親宛て手紙 1894年10月3日 (No. 68, Hinlap)

## 第4章 鉄道建設と西欧列強（1890－1917年）

### 1 パンチャード調査とコーラート線

タイにおいて鉄道建設を目的とする調査が実施されたのは、1888年である。これに先だって、1859年にはイギリスのロイズ社が南タイのクラ地峡を横切るサイアム鉄道会社（Siam Railway Co., Ltd.）の設立計画を提案したが、イギリスの植民地的意図を恐れるタイ側はこの提案を却下した<sup>1)</sup>。しかし、1871年末から連邦マラヤ、シンガポール、インドの外遊を行なった国王（ラーマ5世王）は、各地で乗車した鉄道に強い関心を抱く。その結果、1876年にバンコクを訪れたシンガポール総督に対して、国王はタイにおける鉄道事業化調査の可能性について打診を行なった<sup>2)</sup>。そうしたなかで、1884年にイギリス人ハレットたちが、チェンマイからバンコクまで鉄道ルートの調査を行なった。バンコクに到着したハレットは直ちにこの結果を外務大臣を通して国王に報告し、国王はその結果に強い関心を示したといわれる<sup>3)</sup>。

それから4年後の1888年3月、シンガポール総督であったクラーク（Lt-General Andrew Clark）とイギリスの土木設計会社パンチャード社（Messrs. Punchard, MacTaggard, Lowther & Co., Ltd.）がタイ政府と契約を結び、全国での鉄道建設事前化調査を開始した。いわゆる「パンチャード調査」がそれである。契約の内容は、①バンコクからロップリー、ウッタラディットを通して北タイのラムプーンに至る線、②サラブリーから分岐してコーラートに至る線、③北タイのウッタラディットで分岐する支線、④北タイのチェンマイからチェンセンに向かう支線、という4つのルート（合計8つの区間）の調査であり、期間は区間毎に8カ月から48カ月以内、調査費用の総額は63万バーツ（3万8000ポンド）であった<sup>4)</sup>。この時の調査には計4名のイギリス人土木技師が招聘され、そのなかの一人にのち南部線建設総責任者に就任するギッティンズ（H. Gittins）も含まれていた<sup>5)</sup>。

もともとハレットたちの調査の時には、バンコクとチェンマイを結ぶ北タイ線の建設が有力視されていた。穀倉地帯が広がり、鉄道開通による経済効果が大きいと判断されたからである。ところが、最初の鉄道建設は北部ではなく、東北タ

<sup>1)</sup> ソムチャイ（文献3054）、10－11ページ。

<sup>2)</sup> "Mr. Henry Gittins: Builder of Siamese Railways," *BTWM*, February 25, 1937.

<sup>3)</sup> "Railway History in Siam: Free from Malayan Influence," *BTWM*, November 18, 1933.

<sup>4)</sup> Prachum-kotmai Pracham-sok, Vol.11, pp.136-137; タイ国鉄編（文献3006）、11－12ページ；ソムチャイ（文献3054）、46－48ページ。

<sup>5)</sup> *BTWM*, August 27, 1909.

イの中心地であるコーラートとバンコクを結ぶコーラート線、もしくはナコンラーチャーシーマー線（Nagara Rajasima Railway）に決定する。これは、1880年代後半から、フランスの影響力が東北タイ全域で強まり、とりわけコーラートに住むラオス系タイ人を次々とフランス保護民に組み込んでいったからである<sup>1)</sup>。このフランスの植民地化の試みに対抗するため、国王は経済効果の少ないコーラート線の着工を決定した。これに対してフランスは、のちコーラート線は文字通り「政治鉄道（political railway）」であると批判した<sup>2)</sup>。

さて注意すべきは、イギリスの事前化調査が終わった段階で、タイ政府側がドイツの建設省付き官吏土木技師で、かつドイツ最大の鉄鋼会社クルップ社のアジア地域の顧問技師でもあったカール・ベートゲ（Karl Bethge）<sup>3)</sup>を雇用し、パンチャード社の調査結果の評価と見直しを命じたことである。ベートゲは直ちに検討を行ない、ビルマや英領マラヤで使われているメートル軌ではなく、1・435メートルの「標準軌」への変更を進言した（1889年2月）。一方、彼の進言を受け入れたタイ側は、イギリスによる鉄道調査、鉄道建設請負いの独占に歯止めをかけるために、ベートゲを新しく土木省内に設置した鉄道局（Royal Railway Department: RRD）の局長に任命した（1890年10月）<sup>4)</sup>。なお、鉄道局長の任命は、外国人であること、外交上きわめて重要なポストであることを理由に、所轄の土木大臣ではなく外務大臣（当時、テーワウォン殿下）の管轄事項となった。いずれにせよ、このドイツ人の鉄道局長任命を契機に、イギリスとドイツはタイの鉄道をめぐって、以後ことごとく対立を繰り返すことになる<sup>5)</sup>。

## 2 コーラート線建設をめぐる英独の角逐

英独の対立は、コーラート線の建設請負い業者を決める入札において直ちに顕在化した。鉄道局は、1891年4月に新聞を使って公開入札の公示を行なうが、この入札に応じたのは最終的には、①イギリスのキャンベル（George Murray Campbell）と、②クルップをはじめとするドイツ企業シンジケート（Joint Stock Company for Construction of Railways in Siam）の2つであった。入札金額はそれぞれイギリスが974万バーツ、ドイツが1198万バーツである。

---

1) ソムチャイ（文献3054）、51-52ページ；スミス（文献3577）、249-250ページ。

2) "Letter on Siam," BTWM, April 18, 1903.

3) ベートゲの経歴は、本書の第IV部の「外国人技師一覧」を参照。

4) 「ベートゲ鉄道局長から国王への奏上」（1897年3月26日付け）。ソムチャイ（文献3054）付録に再録。512-513ページ。

5) ベートゲの任命に対して、イギリスのタイムズ紙は、ただちにドイツのタイにおける権益拡大を警戒する記事を掲載している。"German Activity in Siam," *The Times*, September 30, 1890.



ところが、この入札結果に対して鉄道局は、入札金額が220万バーツも高いドイツ企業の方を建設請負業者に指名した。イギリスのキャンベルは、英領マラヤ（セランゴール州）のわずか60kmの鉄道建設しかまだ手掛けたことがなく経験不足であること、建設計画がずさんであること、さらに保証金を裏書きするはずのジャーディン・マセソン社の合意もまだ取付けていないことが、入札金額の低いキャンベルを退けた理由である。これに対して、ドイツはクルップ社をはじめ代表的な企業が連携しており、複数の大手銀行が保証金を裏書きする体制も整っていることを強調した。そして、イギリス側の提案を検討し直すと、実際の見積り金額はドイツとそれほど差がないと主張した<sup>1)</sup>。ドイツ人鉄道局長が、自国の企業の誘致に熱心であったことは明らかである。

この決定に対して、イギリス側は外交手段も含めて猛烈な巻き返しを図った。加えて、鉄道局の方針に対して国王も異議をさしはさんだ。つまり、鉄道局も鉄道建設請負いも同じドイツ人に委ねることは、タイの独立維持にとって好ましくはないという判断を示したのである。その結果、公開入札結果が告示されてから2カ月後の1891年12月12日、タイ政府（国王）は鉄道局の決定を覆し、イギリスのキャンベルに建設請負いの権限を与えた<sup>2)</sup>。

以上の結果、コーラート線は測量、建設、資材運搬用の機関車の運行などをキャンベル社が担当し、この作業を鉄道局に所属する外国人技師（ドイツ人ほか）が監督するという、2重体制をとることになった<sup>3)</sup>。コーラート線は全長わずか260kmの距離である。にもかかわらず、途中のアユタヤー（71km）まで開通するのが1897年3月、コーラートまで開通するのは1900年11月と、その建設には合計8年近くもかかった。その理由としては、建設労働者（苦力）の確保の難しさや、山岳部の工事におけるコレラやマラリアの猖獗などいろいろな点が指摘できるが、鉄道建設の意思決定や機構が最初から分裂していたことこそが、もっと考慮されてしかるべきであろう。見方を変えれば、タイ政府（国王）は鉄道建設の効率化よりは、植民地化の危機を回避するために、あえて建設工事の遅滞を促すような事業主体の分散化を図ったと理解できるからである<sup>4)</sup>。

当初、タイ政府とキャンベル（社）のあいだの契約では、コーラート線の建設は5年以内に完了させることを義務づけていた（1896年末が期限）。しかし、先に述べたような理由と、ポンドに対するバーツ価の予想外の急激な低下に伴い

---

<sup>1)</sup> ホルム（文献3517）、57-65ページ； ソムチャイ（文献3054）、79-80ページ。

<sup>2)</sup> 『官報』第8巻（1891年）、447ページ。

<sup>3)</sup> 表V-23を参照。建設請負いのキャンベルをはじめ、建設総責任者のベンネット（土木技師、アメリカ人）のほか、土木技師、技師補佐、機関車長、機関手、検査官など計24名の名前が、キャンベル社の雇用者として掲載されている。

<sup>4)</sup> Sanphasiri, *Rao Rak Rotfai*, Bangkok, 1991, pp.22-23.

(建設費用の支払いはパーツ建てであった)、建設工事は大幅な遅れを示し、キャンベル社は建設期間の延長や建設請負い金額の全面的見直しなどを要求する。これに対して、政府(国王)はキャンベルとの契約を1896年に破棄し、以後は、鉄道局自身がコーラート線の建設を担当することになった。タイ政府とキャンベルの間の補償金をめぐる係争はその後国際法廷の場で争われ、結局1901年3月にタイ政府が総額275万パーツという巨額の賠償金を支払うことで決着をみた<sup>1)</sup>。なお、キャンベル社との独占的な契約が破棄された後、イギリス、デンマークなどの技師や商人が相次いで鉄道建設の計画をタイ政府に申請するが(表I-6を参照)、タイ側は1899年6月の大臣会議で、全国の主要路線の建設と運営をすべて鉄道局が行なうことを決定した(鉄道建設の事実上の国有化方針)<sup>2)</sup>。

さて、1896年以降の英独の対立は、もっぱら車輛、建設資材の受注競争にその力点を移した<sup>3)</sup>。そして、イギリス人財務顧問はコーラート線建設のコスト高や非効率性をその『財務報告書』で批判し、逆にドイツ人鉄道局長がバンコクの英字新聞や鉄道局の『年次報告書』を使って反論するという論争が見られた<sup>4)</sup>。機関車、客車、貨車、レールや継ぎ目板の発注先の推移は、表Ⅲ-3と表Ⅲ-5から表Ⅲ-7に示したとおりである。鉄道局は当初、ドイツから資材を含めて一括納入することを希望していたが、公開入札を強く主張するイギリス、フランスの強硬な反対に直面して、発注先はイギリス、ドイツ、ベルギーなどが入り乱れることになった。例えば、ドイツ人技師が指揮する北部線の車輛、資材にはときにイギリス製品が、逆にイギリス人技師が指揮する南部線の車輛や資材には今度はドイツ製品が使われるなど、建設を指揮する技師のノウハウと使用される車輛、資材の規格のあいだには、国籍の違いによる不統一が生じるようになったのである。

### 3 2つの鉄道局への分裂

表V-27から分かるように、1901年前後のタイ鉄道局の技師・幹部職員

---

<sup>1)</sup> タイ政府とキャンベル社の会いだの5年間に及ぶ係争の経緯については、ホルム(文献3518)、125-126ページ、本書の年表などを参照。なお、1901年の土木省全体の支出が470万パーツ、国全体の支出合計額が3665万パーツ(表Ⅱ-2)であったことを勘案するならば、275万パーツの賠償金がいかに巨額であるかが判明する。

<sup>2)</sup> 国立古文書館資料、NAS Yotha 5.2/19 (June 29, 1899).

<sup>3)</sup> "The Railway Tenders," *BTWM*, December 14, 1900; "The Railway Dispute," *BTWM*, January 7, 1902

<sup>4)</sup> ゲーアツ鉄道局長は、世界各国の単位当たり建設費用の数字を挙げて、タイでの建設の効率性を訴えた。"Siam's State Railways: Reply to the Financial Adviser," *BTWM*, November 26, 1901.

は、ほぼドイツ人がその主要ポストを独占し、人的側面ではドイツの優位が確立した。また、1898年から1900年までに、ドイツの北独ロイド汽船会社が、アジア地域のイギリス籍の船舶40隻（5万8200トン）を買収し、タイとの貿易に従事する船舶でも優位を確保した。じっさい、バンコクに入港出港する船舶トン数のうち、1898年はイギリス籍が全体の76%、ドイツ籍が6%であったのが、1902年にはイギリス籍は15%に激減し、ドイツ籍がいまや44%を支配するまでになったのである<sup>1)</sup>。

そうしたなかで、北タイのプレー県でシャン族の叛乱が生じる。コーラート線のバーンパーチャーからロップリー、ナコンサワンを経て北タイに通じる北部線の建設を計画していた鉄道局とタイ政府（国王）は、この叛乱を契機に北部線の建設を急いだ。コーラート線が国防重視であったとするならば、北部線は国内治安の維持がより前面にでたわけである。それはともかく、鉄道局は資金と必要資材をこの北部線の建設に集中させた<sup>2)</sup>。北部線の建設資金はそれまで鉄道収入をあてていたが、資金不足に対処するために、1905年3月に、はじめて鉄道債券（100万ポンド）の発行を、次いで1907年1月には第2回目の鉄道債券（300万ポンド）の発行を、それぞれヨーロッパで行なった<sup>3)</sup>。

しかし、山岳部を縦貫し、架橋やトンネル掘削の多い北部線の工事は難航し、単位当たりの建設費用も当初の予想をはるかに越えるものになった（表Ⅱ-6の主要路線の建設費の比較を参照）。その結果、1909年4月には北部線の建設は資金不足を理由に一時中断が決定される。一方、同じ年の3月に連邦マレー鉄道とのあいだに締結された総額400万ポンドの借款を利用して、タイ政府は南タイの縦断鉄道建設（英領マラヤとバンコクの連結）を開始することになった。

この南部線は、路線のなかに人口密集地や穀倉地帯がほとんどなく、経済効果は地域住民にとってそれほど期待できないものだった。にもかかわらず、タイ政府（国王）が建設に踏み切ったのは、仏領ラオスにつながるコーラート線、仏領カンボジアにつながる東部線、北タイの要衝地チェンマイへとつながる北部線のいずれも、王都バンコクを起点にタイ側のイニシアチブでこれまで建設しており、イギリスがその政治的影響力をマレー半島全域に拡大する前に、タイ側の主導で輸送手段を確保しておきたいという政治的判断が働いたものと思われる。

ただし、この建設のためにタイ側が支払った犠牲は大きかった。第一に、タイ

---

<sup>1)</sup> スエヒロ（文献3563）、54ページ。

<sup>2)</sup> 北部線は1898年11月から建設開始。1900年末からロップリー＝ナコンサワン（パークナムポ）間の工事に取り掛かったが、1901年には一時工事を中断し、南タイのペップリー線の建設を優先させて、その工事を完了させた経緯がある。パークナムポ線（北部線）の工事再開は1902年5月からである。BTWM, November 2, 1905, pp.22-23.

<sup>3)</sup> Statistical Year Book of Siam for the Year of 1923/24, Vol.8, pp.78 and 80.

は400万ポンドの借款供与の見返りとして、ケダー、プルリス、ケランタン、トレンガヌというタイ側がそれまで主権を主張していた南タイの4国をイギリスに割譲した。また第二に、このときの借款契約に付随する秘密協定で、タイ側は、①南部線の測量その他の事業について連邦マレー鉄道に優先権を与える、②南部線の建設にはイギリス人技師を任命する、③将来、南部線を英領マラヤに接続するという3条項に合意した<sup>4)</sup>。

以上の結果、タイ政府はそれまで北部線の建設に従事していた15名の外国人技師（うち11名がドイツ人）を解雇し、新たに建設する南部線に計13名の技師（イギリス人5名、ドイツ人5名、イタリア人1名、タイ人3名）を任命した。当初は、英独半々であったが、翌1910年からは地区建設担当者からドイツ人をすべて排除し、実質的にイギリス人中心の体制で南部線の建設を開始した。なお、南部線建設総責任者（Controlling Engineer of the Royal Southern State Railway）には、秘密協定にしたがってイギリス人のギッティンズを任命したが、彼はイギリス側が送り込んできた人物ではなく、1890年以来、鉄道局で働いてきたタイ政府お雇いの技師であった。ギッティンズの任命は、タイ側（鉄道局）のせめもの対抗措置であったと考えられる<sup>2)</sup>。

いずれにせよ1909年6月を転機に、タイの鉄道局は、チャオプラヤー川をはさんで「北部線局」と「南部線局」の2重体制に移行した。組織機構上で2つの部局が成立するのは1913年からであるが、指揮系統が2つに分裂するのは、1909年からであり、前掲表0-2に示したように、『年次事業報告書』も別々に作成されている。なお、北部線の建設はまもなく再開され、南部線の建設と並行してチェンマイまでの延長工事が進められた。そして、ドイツ人中心の北部線、イギリス人中心の南部線という2重体制はその後、1917年まで続いた。

## 第5章 ブラチャット鉄道局総裁の鉄道改革（1917－32年）

### 1 第一次世界大戦とドイツ人技師の追放

1917年7月に、タイは連合国側に参加し、枢軸国を構成していたドイツ、オーストリア、ハンガリーに宣戦布告を行なった。1914年に第一次大戦が勃発してから約3年間、タイ政府は情勢の推移を見守るという慎重な態度を取り続けた。しかし、形勢が次第に連合国側に有利になると、「国際的な正義は連合国

---

<sup>4)</sup> 国立古文書館資料；ポック（文献3029）、75ページ。

<sup>2)</sup> ソムチャイ（文献3054）、318ページ、340ページ。

側にある」という理由から、英仏両国への参加を決定する<sup>1)</sup>。その背後には、戦争終結前に連合国側に参加し協力することによって、終戦後の国際政治において、領土問題を含めより有利に対英仏外交を進めたいという政治的目論みが存在した。

枢軸国側への宣戦布告は、ドイツ等との貿易断絶だけでなく、当時、タイ政府が雇用していた多数のドイツ人、オーストリア人など「敵国」技師の国外追放を意味した。当時、ドイツ人は鉄道局をはじめ郵便電信局、大蔵省、農務省、教育局（博物館）、政府医療局、サイアム商業銀行などに雇用されていたが、とりわけ技師と幹部職員は鉄道局に集中していた。そのため、宣戦布告はただちに鉄道局の機能マヒを引き起こす可能性があった。

そうした状況をにらみ合わせながら、タイ政府（国王）は7月22日に、大臣会議の決定とおりに宣戦布告を行なう。その結果、タイに滞在する「敵国人」267名（うちドイツ人229名）が国外追放の命令を受けた。同時に、ウィンザー商会（Windsor & Co., Ltd.）、マークウォルド商会（A. Markwald & Co., Ltd.）などのドイツ系商社の閉鎖、国王勅許会社に務めていたドイツ人役員の追放、ドイツ籍の船舶の没収なども実施された<sup>2)</sup>。そして鉄道局では、計28名の技師と幹部職員（うち24名がドイツ人）が即日逮捕されるか退職勧告の扱いを受け、国外に追放された。ヴァイラー鉄道局長、シュネル運輸事業本部長をはじめとするこれら技師・幹部職員の一覧は、表V-32に示したとおりである。

枢軸国への宣戦布告に先だって、タイ政府内部では鉄道局をどうするかについて、外務大臣と運輸大臣（運輸省は1914年に土木省を改組して設立）のあいだで意見の食い違いが見られた。すなわち、外務大臣（テーワウォン殿下）は、ドイツ人技師は追放するが、その空席は外国人で埋めず、タイ人を連邦マラヤ鉄道などに研修に出して速やかに鉄道経営の現地化政策を進めることを主張したのに対し、運輸大臣（チャオプラヤー・ウォンサーヌプラパット）は、ドイツ人技師の追放には賛成したものの、敵国以外の外国人でドイツ人の代替を図り、タイ人技師の育成は国内で徐々に図るという意見であった<sup>3)</sup>。外務大臣の意見は、ドイツ人追放後の空席をイギリスが全面掌握することへの危惧があり、他方、運輸大臣の方には鉄道建設と運営がマヒすることに対する懸念がより強くあったものと考えられる。当時の国王（ラーマ6世王）は、基本的には外務大臣の意見を支持した。

その結果、国王は6月27日に、それまで2つに分かれていた北部線局と南部

---

<sup>1)</sup> この間の詳しい経緯は、ソムチャイ（文献3054）、377-401ページ。

<sup>2)</sup> "Siam Choose, How it was done?", *BTWM*, July 22, 1917, pp.25-26; "The State Railway," *BTWM*, July 23, 1917, pp.2-3; タイ鉄道局『年次事業報告書 1917年版』、1ページ。

<sup>3)</sup> ソムチャイ（文献3054）、377ページ；国立古文書館資料（1917年5月23日付け）。

線局を統合して、新たに鉄道局（Department of the State Railways of Siam: Krom Rot-fai Luang）を設置すること、そして初代鉄道局総裁に外国人技師ではなく、陸軍工兵局監察長官であったブラチャット（クロムマクン・ガムペンペットアカラヨーティン）を任命する布告を發布した<sup>1)</sup>。ブラチャットはすでに述べたようにラーマ5世王の皇子で、ラーマ6世王とも一時期ヨーロッパ留学が重なったことがある。イギリスで土木工学を学び、帰国後は陸軍の第1師団を率いると同時に、軍のエンジニアリング関係の近代化を進めていた総責任者だった。鉄道局の初代タイ人総裁としては、格好の人物だったと言えよう。

## 2 鉄道業のタイ人化政策

鉄道局総裁に就任したブラチャットは、ドイツ人などの追放のあと、鉄道建設と運営の当面の維持のために、次のような措置を矢継ぎ早にとった。すなわち、①陸軍省（戦争省）、司法省、大蔵省などから、土木工学、法律、經理の専門家を外向させる（その一覧は、表V-33を参照）、②陸軍工兵局に所属するエンジニア部隊を借り受け、鉄道建設を続行する<sup>2)</sup>、③道路局を鉄道局に統合し、道路局に所属する外国人並びにタイ人土木技師、技師補佐を活用する、④南部線建設に従事していた外国人技師を、当面の建設、保線、機械担当技師長に据える、という方針がそれである。④については、南部線局長のイギリス人ギッティンズを鉄道局の技師長（全線の建設担当責任者）に、南部線の機械担当技師長であったイギリス人ギップ（Norman Gibb）を全線の機械担当技師長に、そして南部線建設に従事し、当時道路局技師であったイタリア人カノーヴァ（G. Canova）を北部線建設担当技師長に、それぞれ昇格させた<sup>3)</sup>。

ただし、ブラチャットの基本方針は、ドイツ人のあとをイギリス人やイタリア人といった別の外国人で補充するという方針ではなかった。7月27日付けの国王への奏上文が端的に示しているように、彼の目標は「10年後にはタイの鉄道運営をタイ人で行なう」、つまり現地化（nationalization）を意図しており、新たな外国人化（internationalization）への回帰ではなかった<sup>4)</sup>。さきの外務大臣と運

---

<sup>1)</sup> タイ国鉄編（文献3003）、183ページ；『年次別法律集成』（タイ文）、第30巻、249ページ。

<sup>2)</sup> タイ鉄道局『年次事業報告書 1919年版』、1、12ページ。なお、このエンジニア部隊は英語で Railway Battalion of the Royal Engineer と書かれているが、陸軍工兵局のエンジニア部隊を指すと考えられる。また、この年の年次事業報告書には、100名を越える彼ら部隊の記念写真が掲載されている。

<sup>3)</sup> タイ鉄道局『年次事業報告書 1917年版』、2ページ。

<sup>4)</sup> 国立古文書館資料「クロムマクン・ガムペンペット鉄道局総裁から国王への奏上文」（1917年7月27日付け）、NA Ro.6 Kho.Kho. 3/1

輸大臣のあいだの意見の対立に照らして言うならば、外務大臣に近い意見だったのである。じっさい、ブラチャットはタイ人によるタイ鉄道の経営を目指して、1918年からは次章で見るように「鉄道奨学生」の海外派遣を開始する。

加えて、1921年4月、長年タイ鉄道局に貢献してきた技師長、兼鉄道局顧問のギッティンズが健康を理由に退職を申し出たときには、次のような鉄道局人事に関する基本方針を打ち出すのである。その方針とは、①今後、外国人による鉄道顧問は任命しない、②鉄道局の重要な地位にヨーロッパ人を任命しない、③外国人が退職したあとの地位を外国人で補充しないという、「タイ人化政策」がそれである<sup>1)</sup>。1903年頃から、何度かタイ人技師の育成や鉄道建設・運営のタイ人化方針は、大臣会議などで議論されたが、こうした方針が目的意識的に設定されたのは、ブラチャットが総裁に就任してからであった。この点は、「タイ人化政策」の進捗状況を国王に経過報告したブラチャット鉄道局総裁の国王への奏上文（1918年9月25日付け）に明確に示されている<sup>2)</sup>。

### 3 鉄道の軌道統一と法的整備

ブラチャットは1917年6月に初代鉄道局総裁に任命されて以来、1928年2月まで10年間以上、総裁としてリーダーシップを発揮した。なお、1926年4月からは鉄道局総裁兼任のまま商務運輸大臣に任命されている。また、1928年に退任してからも、鉄道局に対しては絶大な権限をふるい、1932年6月の立憲革命によって政治的に失脚するまで指揮をとった。別言すると、ブラチャットが鉄道局総裁時代は、所轄官庁の運輸大臣（当時は、チャオプラヤー・ウォンサーヌプラパット）は<sup>3)</sup>、鉄道局の事業には関与できず（ブラチャットは重要事項はすべて国王に直接進言した）、逆にブラチャットが商務運輸大臣になるや、鉄道局は同大臣の傘下に組み込まれたのである。ブラチャットは文字通り「タイ鉄道の父」とすると同時に、鉄道業全般を「統一の組織体」として指揮した最初のワンマン型の総裁であった。

このブラチャット総裁時代に、鉄道局はさまざまな事業と改革を実施する<sup>4)</sup>。その主なものを列記すると、次の5点に要約することができる。

第一は、北部線局と南部線局を統合し、全国の路線を相互に結び付けるために、

---

<sup>1)</sup> ウィタヤー（文献3046）、55－56ページ。

<sup>2)</sup> ソムチャイ（文献3054）、409－414ページに収録されている。

<sup>3)</sup> チャオプラヤー・ウォンサーヌプラパットの運輸大臣としての業績は、アッチャラー（1980年、文献3085）の修士論文に詳しい。

<sup>4)</sup> ブラチャット総裁時代の事業改革については、タイ鉄道局の『年次事業報告書』各年版のほか、タイ国鉄編（文献3004）、パンタナポン（文献3033）が参考になる。

軌道を「メートル軌」に統一する10カ年計画（1920年11月から1930年まで）を、総額155万バーツを投入して実施したことである<sup>1)</sup>。軌道の不統一による経済的な弊害は、インドなどの植民地地域では深刻な問題に発展していたが、タイのように軌道統一に踏み切った所はきわめて稀であった。

軌道統一の集大成は、それまでチャオプラヤー川によって東西兩岸に分断されていた北部線、東部線、東北部線の「旧標準軌」と南部線を連結する「ラーマ6世王橋」の完成である（建設の決定は1920年1月。開通式は、この偉業を計画した故ラーマ6世王の誕生日に合わせて、1927年の1月1日に実施された）。この橋は、フランスの会社（Le Etablissements Dayde of Paris）に構造物の建設を委託し、全長442メートル、総額278万バーツを投入して完成した。歴史的にチャオプラヤー川で分断されてきたタイの領土が鉄橋で結び付いたのは今回が初めてであり、開通式における国王の祝辞にあるように、「タイ王国史上の画期をなす出来事」だった<sup>2)</sup>。

第二は、1918年7月に南部線と連邦マレー鉄道を連結させ、マラヤ半島を縦貫する国際列車の運行を開始したことである<sup>3)</sup>。これは約10年前のイギリスからの鉄道借款借入れの条件であったとはいえ、国際列車の運営を連邦マレー鉄道とタイ鉄道局の共同運営下に置いた点はきわめて重要である。バンコクとシンガポールをつなぐ国際列車の運行は、タイ鉄道局と連邦マレー鉄道のあいだで年1回行なわれる合同会議で運営の方法、時刻表の改訂、その他の施行規則に至るまで決定した。さらに1926年になると、東部線をアランヤプラテートまで延長し、仏領カンボジアとの連結も完了させている。

ブラチャットは1926年7月に、バンコクのロータリークラブの席上で1910年から15年間のタイ鉄道業の発展を総括する講演を行なったことがある<sup>4)</sup>。この講演のなかで、彼はタイの鉄道を人間の手に模し「手首は南部線、親指はビルマに連結する鉄道、人指し指は北部線、中指はコーンゲーン線、薬指はウボン線、そして小指は東部線に該当する」と表現し、国際的な鉄道網の接続の動きにタイの鉄道を連結させることの重要性を訴えた。

第三は、この講演でも強調しているように、鉄道網の拡充を明確に国民経済の

---

<sup>1)</sup> 軌道統一は、すでに敷設された標準軌の2本のレールの間に第3のレールを敷設し、のち外側のレールを外すという方針がとられた。この軌道統一事業の技術的な問題は1920年8月にマッガサン鉄道工場で設計を行ない、同年11月に試験的な作業が実施された。タイ鉄道局『年次事業報告書 1920年版』、1-2ページ、21ページ；タイ鉄道局（文献3040）、3ページ以下；ホルム（文献3517）、178ページ以下。

<sup>2)</sup> "Rama IV Bridge: Opened by the King," *BTWM*, January 3, 1927, pp.19-21.

<sup>3)</sup> この国際鉄道の開通と詳しい時刻表、旅行案内については、アンデルセン（文献3501）に詳しい。

<sup>4)</sup> "Communication in Siam: Speech by the Prince of Kambaeng Bejra," *BTWM*, July 31, 1926.



発展に位置づけた点である<sup>1)</sup>。政治的目的ではなく経済目的を重視して鉄道建設を計画的に実施したのは、ブラチャットの時代からだった。実際、彼の時代に鉄道収入は営業キロ数の伸び以上に、大きく伸びている（表 I-2 を参照）。また、ブラチャットは鉄道建設と並行して道路行政の整備も積極的に行なうが、収入が鉄道のように見込めず、補修費用も相対的に高くつく道路建設については、あくまで鉄道を補完するフィーダー型（支線）道路に限定し、道路による鉄道の代替計画は構想しなかった<sup>2)</sup>。この問題が浮上するのは、1930年代半ばに入ってからである。

第四は、ブラチャットが鉄道業の設備近代化、とりわけ電信関係とディーゼル電気機関車の導入を推進した点である<sup>3)</sup>。彼は鉄道局総裁就任中、1920年4月から翌21年3月までと、1924年1月から12月まで、それぞれ一年近くに及ぶ長期の鉄道研修を目的とする欧米出張を二回も実施している<sup>4)</sup>。最高責任者がこのように自国を留守にすることは異例であるが、彼はこうした出張をあえて実施し、有能なタイ人技師を同行して欧米各地の鉄道会社や車輛工場を視察し、帰国後は克明な報告書を提出した<sup>5)</sup>。

第五は、ブラチャットが「仏暦2464年（1921年）鉄道・道路整備法」を制定し、鉄道用地の取得手続きや、国鉄・私鉄間の事業計画の調整、鉄道・道路間の事業調整などを、法的に整備したことである<sup>6)</sup>。タイの鉄道建設と運営が制度的にみて近代的装いをもつようになるのは、この時の法律が嚆矢といっても過言ではない（この法律に伴う機構改革等については、本書の年表の1921年8月の項を参照）。

以上のようにタイの鉄道業は、ブラチャット総裁の指揮のもと数々の改革や事

---

<sup>1)</sup> 1926年に従来の商務省と運輸省が統合した時、その初代大臣にブラチャットが就任したことは、象徴的である。また、貿易促進を目的に設置された商業普及会議（日本貿易振興会＝ジェットロに相当する）の委員長にも、ブラチャットは就任しており、彼は国内輸送手段の発達と貿易の発展を結び付けようとした最初の人物でもあった。

<sup>2)</sup> タイの道路行政とその整備については、本資料集の作成にあたって協力を得た、東京 外国語大学博士課程の柿崎一郎氏が精力的に研究を進めている。氏の見解では、初期のタイの道路の大きな特徴は、独立の輸送網ではなく、バンコクを中心とする鉄道網を補完するフィーダーとして位置づけられた点にあるという。なお、ホルム（文献3517）、180ページも参照。

<sup>3)</sup> ディーゼル電気機関車の導入については、ラメル（文献3524）、同（文献3525）第5章を参照。

<sup>4)</sup> タイ鉄道局『年次事業報告書 1920年版』、同『年次事業報告書 1924年版』。

<sup>5)</sup> タイ国鉄編（文献3005）、38ページ。ただし、この時の報告書自体は、私はまだ見ていない。

<sup>6)</sup> 「1921年 鉄道・道路整備法」の全文、その後の補遺と改訂、それに対する解説については、ウィロート（文献3075）を参照。また、全文のオリジナルは『年次別法律集成』（タイ文）、第34巻、97-163ページに収録されている。

業拡大を実施してきた。ただし、私がかつとも重視するのは、ブラチャットが鉄道奨学生制度を導入し、「タイ人による鉄道運営」を推進した点である。本書の課題であるタイにおける技術者形成を、鉄道業において目的意識的に構想した最初の人物がまさにブラチャットだったからである。そこで以下ではこの問題を検討してみたい。

## 第6章 鉄道奨学生とタイ人技術者養成（1918－32年）

### 1 鉄道奨学生の選抜試験と海外派遣

鉄道奨学生の選抜試験は、1918年から開始され1924年まで計7期にわたって続いた。またこの期間中に選抜試験もしくは推薦によって鉄道局から奨学金を受け、海外留学を行なった人数は判明しているだけで74名に達する（そのリストは表VI-1ほかを参照）<sup>1)</sup>。

タイでは、1880年代から王族・貴族がその子弟をイギリスなどに留学させる風潮が強まり、大蔵省、教育省、司法省、陸軍海軍なども19世紀末から官費による留学生をヨーロッパに派遣し始めた<sup>2)</sup>。しかし、鉄道奨学生制度が他の官費留学生制度と大きく異なっていたのは、①きわめて厳格な実力本位の選抜試験を導入したこと、②海外留学中に履修すべき科目について選抜試験で指示したこと、③帰国後、鉄道局への入局と勤務を義務づけたことの3点である。

大蔵省や教育省、そして軍の官費留学生の場合には選抜試験はなく、大臣や所轄官庁の有力者の意向で留学候補者が決定されるのが、それまでの慣行であった。そのため、対象は王族や有力貴族の子弟に集中することが多く、留学生本人の能力は二の次であったと言われる。例外は1897年から開始される「国王奨学生」で、これは年に二名、スワヌグラープ校高等課やアサンプション校などに在籍する17歳までの有能な男子生徒を対象に、実力試験によって選抜した。そのため、王族・貴族の子弟のほか、平民や中国人商人の息子もときに選ばれることがあった（表VI-4の国王奨学金給費生一覧を参照）。ただし、この国王奨学金給費制度は、①留学先をイギリス一国のみに限定していたこと、②派遣する学生の留学期間をパブリックスクールの入学から始まり、大学での学士の取得、軍や民間企業での実習も含めて最低8－10年間を想定していたこと、③履修科目は法律、教育、軍事、工学など多岐に及んでいたことなど、技術形成の観点からすると色々

<sup>1)</sup> 鉄道奨学生の人名と派遣国の一覧については、タイ国鉄編（文献3005）、119－121ページほかに掲載されている。

<sup>2)</sup> タイにおける官費留学制度については、ラオートーン（文献 教育215）の修士論文がかつとも優れている。

な問題を抱えていた<sup>1)</sup>。明確な目的のもとに、かつ大量の留学生を派遣する制度では決してなかったのである。

そうした伝統的な留学制度のなかで、ブラチャット鉄道局総裁が導入した新しい方法は、①イギリスだけでなくアメリカ、フランスにも派遣する<sup>2)</sup>、②留学期間を従来の9年間に對し5年間に短縮する、それに伴い留学費用も節約する<sup>3)</sup>、③選抜にあたっては身分ではなく、あくまで実力を重視する、④選抜試験では工学（エンジニアコース）と運輸（商学会計コース）の2つに分け、留学先の専攻科目をあらかじめ特定する、⑤帰国後、鉄道局への勤務を義務づけるというもので、外国人技師・幹部職員に替わって鉄道建設と運営を担う将来の人材を育成することを明確に掲げていた。なお、派遣先が第1期生（1918年）と第2期生（1919年）の場合にアメリカとなったのは、学士の資格がイギリスに比べて取りやすいこと、鉄道実習の面で有利であることのほか、当時、ヨーロッパ諸国は戦争のさ中であり、研修に支障があると判断されたからである。とくにドイツなどは敵国関係にあったため、タイの留学生はすべて逮捕拘禁されていた<sup>4)</sup>。

この鉄道奨学生選抜試験がいかに厳格であったかは、いくつかの葬式本に掲載された回想録が明らかにしている<sup>5)</sup>。試験問題は当時のタイの高校では教えていない高度の「数学」も含み、英語、算術、教養などの「共通科目」9つと、数学、科学、歴史、地理など「選択科目」3つの合計12科目であった（1科目は100点満点）。これらの試験は1科目3時間を充て、全体の試験期間はじつに3日から4日に及んだ。受験生は、すでに官庁で働いている若手の官僚か、スワヌグループ校、テープシリ校、パトゥムコンカー校、バンコク・クリスチャン校など、当時の有名校の最終学年に在籍する学生たちであった<sup>6)</sup>。

もっとも重要な点は、鉄道奨学生の合格者たちが、本人の名前だけでなく、年齢、出身校、親の職業、そして成績結果を公表され、英字新聞などにも転載された事実である<sup>7)</sup>。したがって、コネクションや情実による選抜は困難であったと

---

<sup>1)</sup> ブラウン（文献3507）、同（文献3508）を参照。

<sup>2)</sup> フランスが留学先に加わったのは、将来、カンボジア、ベトナムとの鉄道連結をブラチャットが構想したからだと言われる。

<sup>3)</sup> ホルム（文献3517）、183ページ。

<sup>4)</sup> タイ人のドイツ留学生と第一次大戦については、ウドムの葬式本（文献3072）に詳しい。

<sup>5)</sup> ウィットゥーンウィティゴン（文献3047）、サムラーン（文献3057）、ルワン・シットティドゥリパット（文献3061）、アート（文献3069）などに見られる。

<sup>6)</sup> ルワン・シットティドゥリパット（文献3061）、110-113ページ。

<sup>7)</sup> 例えば、次のような記事を参照。"Training for the Railway Department," *BTWM*, June 5, 1918; "Training for the Railways," *BTWM*, July 23, 1919; "Training for the Railways," *BTWM*, May 27, 1920.

理由は分からないが、1921年から『週刊バンコクタイムズ紙』は、鉄道奨学生合格者の得点や親の出身の報告を止めている。

思われる。また合格したあとは、王族、貴族と平民出身の奨学生をまったく平等に扱い、例えば、留学先に赴く船のなかでは、王族の子弟と平民が同じ部屋に起居した。こうしたやり方はそれこそ厳格な身分社会のタイでは晴天霹靂の事態を意味した。鉄道奨学生第2期生のチャルン・ピアンキエンは、そうした驚きと感動を自身の回想録のなかで細かく綴っている<sup>1)</sup>。

ただし、鉄道奨学生には実力本位の「選抜試験組」とは別に、「推薦組」も存在していたことを軽視すべきではない。「推薦組」には、グルダーゴン一族やウォラワン一族などの王族、サニットウォン一族などの当時有力な貴族高官の子弟が優先的に選ばれたからである。帰国後の即戦力を考えたために、すでにヨーロッパに留学している王族・有力貴族の子弟の中から、優秀なものを鉄道奨学生に改めて任命した事例が多かった点も、「推薦組」の特徴である。なお、鉄道奨学生の一覧は、表VI-1から表VI-3に整理した通りである。また、選抜試験の結果は年表のなかを示しておいた。出自から言うと「選抜試験組」55名の鉄道奨学生うち4名のみが王族で、同「推薦組」19名のうち9名が王族であるのと好対照をなしている。

さて表が示すように、鉄道奨学生の留学先はアメリカの場合にはマサチューセッツ工科大学やミシガン大学、イギリスの場合にはケンブリッジ大学、バーミンガム大学、シェフィールド大学、マンチェスター大学、フランスの場合にはリヨン大学など一流大学に集中していた。しかも、それまでの官費、私費留学生の場合、留学先で女性問題を起こしたり大学受験に失敗したりして、学業半ばにして帰国する者が多いなかで、鉄道奨学生の場合にはその大半が希望する大学に進学し、かつ学士の資格をとって帰国した。これだけ大量のしかも工学を中心とする学士資格者を輩出したケースは、タイでは皆無である。因みに表VI-6によると、1923年現在、海外留学生の総数は303名、そのうちじつに54名が鉄道局に所属する奨学生であった。

## 2 鉄道奨学生の帰国と1932年機構改革

鉄道奨学生の帰国は、第1期生としてアメリカに派遣され（1918年7月、バンコク出発）、マサチューセッツ工科大学で電気工学を修得したスート・パラシリが、1922年1月に鉄道局に入局したが最初である。これを皮切りに以後毎年、1932年まで途切れることなく続いた。新規に採用する鉄道局の幹部候補生の大半は、鉄道奨学生から徴募したのである。彼らは通常、工学系の場合には、外国人もしくはタイ人技師の下で「技師補佐」に任命されて現場に派遣されるか、運輸系の場合には検査官、同補佐として勤務を開始した。帰国後の月給

---

<sup>1)</sup> チャルン・ピアンキエン（文献3047）、18-20ページ。

は工学系学士が250パーツ、運輸系学士が200パーツである。当時、公務員の大学卒業資格者（学士ではない）の初任給が40-60パーツであったことを考えると、破格の待遇であったと言えよう（もっとも外国人技師はこれよりもはるかに高給であったが）。じっさい回想録によると、月給を使い切れず、毎月余った給与を、土地や棟割り長屋の購入にあてるほどだったという<sup>1)</sup>。

鉄道奨学生は最初から「幹部候補生」として特別待遇を受け、高給による優遇と同時に、地位的にも身分的にも昇進・昇格の道が保証されていた。まず、学士取得者の彼らには、将来の技師（ナーイ・チャーン）もしくは部局課長以上の上級管理職への昇進の道が開けていた。この点は、「学士」の資格を持たない国内の大学卒業者が「技師補佐」やそれ以外の下級職員どまりであったのとは、根本的に異なっている。

しかも、当時のタイでは文官も軍人と同じように厳密な階級の序列のなかに位置づけられ、一定期間の勤務を終えると位階称号（ヨットバンダーサック）と欽賜名（プラティンナナム）を、国王が直接与えるという慣習があった。そして、この位階欽賜名を与えられると、平民商人の子供でも以後は、「勅任官吏」（クンナーン）として支配階層の仲間入りを果たすことができたのである。なお、学士取得者である鉄道奨学生は勅任官吏への仲間入りが格段に速く、事実、1931年から32年には、鉄道奨学生の大半が「ルワン」の位階称号を与えられている<sup>2)</sup>。選抜試験の段階では本人の実力のみを頼りにした平民の子弟たちも、留学で学士号を取得した後には、王族や貴族高官の子弟と同様、資格と身分に守られていた事実を、ここで強調しておきたい。

さて、彼ら鉄道奨学生は、1932年8月にいっせいに鉄道局の主要ポストに就任した。表V-37が示すように、この時の人事は完全に鉄道奨学生を中心に展開しており、技術関係（建設、保線、機械工場）、運輸事業関係、経理関係のいずれをとっても、そのすべての主要ポストを鉄道奨学生が独占した。なお、この時の鉄道局の機構改革は、同年6月に勃発した立憲革命以後に実施されているので、一見新政府による方針と誤解されやすい。しかし、『年次事業報告書』などを見る限り、この人事は明らかに立憲革命以前の方針であり、1917年にブラチャットが打ち出した「タイ人による鉄道運営方針」の総仕上げを意味した。「10年後によるタイ人の鉄道運営」を国王に約束したブラチャットの意図は、遅ればせながら実現したわけである。

しかも重視すべきは、同窓意識が強い鉄道奨学生が主要ポストを独占したことは、タイの鉄道局がはじめて、技術形成のための「組織的統一性」を確保したこ

---

<sup>1)</sup> アート（文献3069）、124ページ。その他、葬式本を利用した職種別給与変遷のデータベースによる。

<sup>2)</sup> タイ鉄道局『年次事業報告書 1931年版』、1-2ページ。

とを意味した。1928年に、鉄道奨学生を中心とするタイ人技師が、タイで最初の「サヤーム・エンジニア協会」を設立した事実は、そうした技術形成への歩みが始まったことを示唆している<sup>1)</sup>。しかし、その後事態はタイ人技術者集団の形成には発展しなかった。それはなぜなのか。この点を次章では、1932年の立憲革命以降の政変を追うことで解明したい。

## 第7章 立憲革命以後の軍の介入（1932－41年）

### 1 立憲革命とブラチャットの政治的失脚

1932年6月24日に生じた人民党（カナ・ラーサドン）の革命、いわゆる「立憲革命」は、それまで続いてきた絶対王制を崩壊に迫り、立憲君主体制をタイにもたらした。そして、この革命は鉄道局の事業にも大きな影響を与える。その影響は、①鉄道局を1917年以降牽引してきたブラチャット商務運輸大臣が政治的に失脚し、強力な指導者を失ったこと、②クーデタ後の政治的混乱と度重なる省庁の統廃合のもとで、鉄道局の独立性と権限が大きく低下し、同時に多数のタイ人鉄道技師が他部局へと転出したこと、の2点に集約することができる。

革命が勃発した時、ラーマ7世王はイギリスの兵器製造会社（Vickers Armstrong Limited）の代表を歓迎するためにファヒンの離宮に滞在し、代表団のメンバーたちとゴルフに興じていた。そこへ「革命勃発」の知らせをもたらしたのが、ブラチャット自身だった<sup>2)</sup>。ブラチャットは鉄道局に命じて特別列車を準備させ、南部線の中途にあるファヒンへ駆け付け、同じく特別列車で国王をバンコクへ連れ戻したのである。しかし、この時点で大勢はすでに決しており、国王はブラチャットたちの意見を受け入れて、憲法制定を求める人民党の方針を受け入れた。そして、王族や貴族高官を中心に構成されていた旧大臣たちは退職し、新たな閣僚メンバーが任命された。この時、王族閣僚の筆頭であったブラチャットも商務運輸大臣を退任し、以後は、シンガポールを拠点に、映画制作やネオンサインの製造を手掛ける事業家へと転身する。

鉄道局は、際だった指導者を失っただけではない。立憲革命以後は、新政府の行政の混乱にも直面した。例えば、1932年8月に政府は、農業省と商務運輸省を統合して新しく農商務省を設置、鉄道局をこの傘下に置いた。次いで翌1933年5月には、経済事業全般を統括する省として「経済省（Krasuwang

---

<sup>1)</sup> ウィチャー（文献3045）、27ページ。

<sup>2)</sup> アルドリッチ（1993年、文献3500）、91－92ページ。

Setthakan)」を新たに設立し、鉄道局の所轄をこの省に移した。また、同じ年の6月には、鉄道局の下にあった道路局を内務省に移し、都市土木局道路課へと改組している（表Ⅳ-1を参照）。1932年以前は局というより独立の省として強大な権限を持っていたが、立憲革命以後の鉄道局は、文字通り経済省の一部局へと格下げになったのである。

こうした行政機構再編のなかで、鉄道局総裁も頻繁に交替させられた。1928年2月にブラチャットから鉄道局総裁の地位を引き継いだプラ・サーラサートシリラック（表Ⅶ-2）は、1932年8月、農商務省の設立と同時に総裁職を退任し、当時、電気担当技師長だったプラヤー・サリットディガーンバンチョン（表Ⅶ-3）が新たに鉄道局総裁に就任した。しかし、1933年3月末には彼も退任を余儀なくされ、4月から7月までは鉄道局道路担当技師のプラヤー・プラキットゴンラサートが鉄道局総裁に就任する。そして、1933年7月からは鉄道局運輸事業本部長であったプラ・ウィットサダーンドゥンラヤラットキット（表Ⅶ-4）が総裁に就任するが、彼も1934年4月の鉄道工場労働者のストライキを契機に、軍から派遣されたプラ・ウドムヨークティユット鉄道局総裁代行（表Ⅶ-6）にその地位を譲った。結局、1932年6月の立憲革命から1934年4月までの1年10カ月の間に、じつに5名もの総裁もしくは総裁代行が実現したことになる（表Ⅳ-3を参照）。こうした度重なるトップ人事の交替が、鉄道局の組織的統一性を著しく損なったであろうことは容易に推測できる。

すでに述べたように、1932年8月に鉄道局は大幅な機構改革を実施し、鉄道奨学生による経営管理体制を実現させた。しかし、この「タイ人自身による鉄道運営体制」が実現したまさにその時、この体制は不幸にも分裂と分断の道を歩み始める。というのも、革命を主導した人民党は「6大綱領」のなかで、タイ人の経済的地位の向上を公約し（経済省の新設はそのためである）、不足するタイ人技師や経済官僚の補充を、鉄道局に集まる人材の引き抜きで賄おうとしたからであった。その結果、1932年末から1934年にかけて、鉄道奨学生を含む多数の有能な人材が、他の省庁、部局へと流出していった。

## 2 ボワラデート親王の叛乱

鉄道局の組織的統一性により深刻な影響を与えたのは、1933年10月に勃発した「反革命」、すなわちボワラデート親王を指導者に仰ぐ反革命派の叛乱である。この叛乱は、10月10日から11日、北タイのピッサヌローク、西タイのペップリー、東北タイのコーンゲーンやコーラートなどいくつかの地方で、同時的に発生した。そして重視すべきは、叛乱軍とこれを鎮圧しようとする政府軍の双方が、鉄道局のスタッフ、鉄道施設、そして鉄道局が掌握する電信設備を最

大限に利用したことである。鉄道がクーデタや政変に決定的な意味をもったのは、このボワラデート親王の叛乱がタイ史上最初であった<sup>1)</sup>。

地方各地でいっせいに蜂起した叛乱軍のうち主力であったコーラートの兵士とボワラデート親王は、10月11日にバンコク近郊のドーンムアン（現在の国際空港の近辺）に結集し、陸軍工兵局通信部隊の駐屯基地を占拠する。そのため、政府はのち首相兼陸軍司令官となるピブーンを鎮圧軍特別司令官に任命すると同時に、陸軍工兵局通信部隊に所属していたチャルーン・ラッタナグン・セーリールンリット陸軍少佐（表Ⅶ-7）を、ドーンムアンに結集していた叛乱軍の説得特使に任命した。チャルーンが選ばれたのは、彼が革命を実施した人民党の中核メンバーの一人で、当時のプラヤー・パホン首相と緊密であったことと同時に、叛乱軍に協力した陸軍工兵局通信部隊アユタヤー地区の責任者と知己の関係にあったからである<sup>2)</sup>。ところが、チャルーンを代表者とする説得団4名は、逆に叛乱軍によって拉致されてしまう（4日後、解放される）。

注意すべきは、この時拉致されたチャルーン、そしてチャルーンの部下クン・ピヤラットロナユット、サワイ・サワイセーンヤーゴン（表Ⅶ-15）、セン・チュラチャーリットの4名が、1934年の鉄道工場労働者のストライキのあと、政府が派遣する鉄道局の事業見直し委員会のメンバーになったことである。加えて、チャルーンはのち鉄道局長（1936-42年）、そして初代国鉄総裁（1951-59年）に、部下のサワイがチャルーンの後を継いで第2代目の総裁（1959-64年）に、そしてセンが第3代目の総裁（1964-71年）にそれぞれ就任するのである。陸軍通信部隊による鉄道局の支配は、まさにこの1933年の「拉致事件」から始まった。

それはともかく、このボワラデート親王の叛乱は、鉄道局の内部に深刻な対立をもたらす契機となった。というのも、王族であるブラチャット総裁時代に育成された鉄道局幹部職員のなかには、人民党グループの革命に不満を持つものが少なくなく（とくに地方支部）、ボワラデート親王の叛乱に同情し手を貸すものが相当数いたからである。他方、政府は鉄道局の機関手、駅職員、電信技師などに協力を求め、政府軍輸送のための臨時列車の運行や鉄道電信の使用を要求した。つまり鉄道局の内部は、叛乱軍協力派と政府軍協力派に分裂してしまったのである<sup>3)</sup>。

しかも、叛乱を制圧したあと政府は、鉄道局の幹部職員のうち数10名を叛乱

---

<sup>1)</sup> ボワラデート親王の叛乱については、『週刊バンコクタイムズ紙』、1933年の官報特別版が克明にその動きを伝えている。

<sup>2)</sup> チャルーンの葬式本（文献3015）、111-115ページを参照。

<sup>3)</sup> ボワラデート親王の叛乱と鉄道局職員については、ルワン・シリアッカニーガンの葬式本（文献3062）、55-87ページを参照。



軍への加担もしくはその容疑で逮捕し、モームチャオ・スカプラーロップの終身刑をはじめ実刑判決を下した。鉄道奨学生第1期生であり、ブラチャット鉄道局総裁が特別に目をかけていたルワン・シリアッカニーガーン電気担当技師が、叛乱加担の容疑で逮捕され、のち無罪放免になったにもかかわらず、結局1934年2月に懲戒免職に処せられたのは、ボワラデート親王の叛乱が産み出した悲劇的一幕のひとつであった（彼のその後の経歴は表Ⅶ-12を参照）。その一方で、政府鎮圧軍に協力した鉄道局職員に対しては、恩賞供与の措置がなされたから、立憲革命後の行政再編のなかですでに揺らいでいた鉄道局の結束力は、ますます崩壊に向かっていった。

### 3 鉄道労働者のストライキと軍の介入

鉄道局の組織的統一性の崩壊は、立憲革命、ボワラデート親王の叛乱に留まらず、1934年4月に勃発したマッグサン鉄道工場労働者のストライキによって、最終段階に入った。この時のストライキは、①1929年世界恐慌に端を発する経済不況の長期化のなかで悪化する生活条件の改善、具体的には賃金の引き上げ、②鉄道局幹部職員による不正なふるまいの是正、そして、③ボワラデート親王の叛乱に協力した鉄道局幹部職員の処分の徹底、などを背景に勃発した（年表を参照）。

4月29日、鉄道工場の労働者2000名が、朝からバンコク中央駅に集まり職場放棄を行なった。こうした大規模なストライキはタイでは初めてだったため、政府と軍は機敏かつ迅速な対応を示す。つまり、プラヤー・パホン首相は、鉄道労働者の賃金を50サタン（0.5バーツ）から1バーツに引き上げることに同意する一方、鉄道局総裁、運輸事業部長、運輸事業部長補佐、鉄道工場長などの要職に軍人を「代行職」として派遣するという異例の人事を決定したのである<sup>1)</sup>。ブラチャット総裁時代に作られた、幹部職員の「内部昇進システム」は、この時の政府の強引な人事で、事実上崩壊してしまった。

しかも軍は、鉄道労働者のストライキが終結したあと、1934年5月から7月にかけて3カ月間、さきに述べたチャルーンたち軍人技術者を鉄道局に派遣し、仕事や業務内容の見直しを実施した。鉄道工場労働者たちは、こうした軍の見直し作業にきわめて協力的だったようである。とくに、鉄道奨学生を含む計16名の幹部職員の罷免を要求していた労働運動の指導者たちは、鉄道局に対する軍の介入を歓迎した。そして、1936年にはチャルーン自身が鉄道局長に就任し、軍との連携がいっそう明確になるのである。

一方、ほぼ同じ1936年6月、内務大臣はラジオ放送を通じて、合計1万4

---

<sup>1)</sup> ワルンユパー（文献3044）、46-51ページを参照。

900キロ、総額1億5300万バーツを投入する「道路整備事業18カ年計画」を発表した<sup>1)</sup>。そして、向こう5カ年にまず3000万バーツを投入するという、道路重視の方針を打ち出した(表Ⅱ-4の予算と支出の推移を参照)。プラチャットの時代には道路事業はあくまで鉄道を補完するものと位置づけられ、道路局自体も鉄道局の下に置かれていたが、いまや道路は鉄道に競合する輸送手段になりつつあった。少なくとも鉄道局が、絶対的な優位を主張する時代は、すでに去りつつあった。

## 第8章 タイ鉄道業における技術形成の限界

### 1 組織的統一性と技術形成

第1章で私は、技術形成の能力には、個人レベル、企業・組織レベル、社会的レベルの3つがあり、後発国の場合には「組織的な対応能力」や「組織的な統一性」が重要であるという仮説を示しておいた。この仮説に照らし合わせた場合、戦前期タイの鉄道業はどうであったのか。

はっきりしているのは、タイの鉄道業はその誕生段階からすでに組織的統一性を失っていたという事実である。イギリス人の建設請負い会社とドイツ人の鉄道局のあいだの対立、北部線と南部線の並存などは、その最たる例であろう。鉄道局が意思決定や指揮系統で統一性を実現できたのは、プラチャット総裁時代だけであった。しかしそれも長くは続かず、1932年の立憲革命以降は、再び混乱と分裂の時期を迎える。なおこうした事態は、鉄道局が自ら望んで作りだしてきたのではなく、1917年以前は植民地化の危機や西欧列強の影響力拡大に対抗するために、また、1932年以降は国内政治変動によってもたらされたものである。つまり、国王や政治支配層の判断や動きが、技術形成を助ける組織的統一性を犠牲にしてきたのである。

しかも、鉄道業の初期の段階では、植民地化の脅威に対抗するために、特定国や特定国籍の外国人に依存することを、できるだけ避けようとした。この方針と、国内における技術基盤の未熟さ、労働者・技師の不足が結合して、タイではじつに多様な国籍の技師と労働者が、鉄道建設やその運営に動員された。コーラート線の一工区を担当していたヴァイラーは、1895年に、次のように日記に記している<sup>2)</sup>。

「私の工区では、民族学的に見てすこぶる興味深い現象がある。(鉄道建設に従

---

<sup>1)</sup> "Siam To-day: Highway Construction," *BTWM*, June 30, 1936.

<sup>2)</sup> ヴァイラーの日記(文献3566)、82ページ(1895年4月9日)。

事する労働者（引用者）中国人、タイ人、ヒンディ人、クリングス人（英領マラヤのインド人）、ベンガル人、マレー人、アラビア人、日本人などが混じり合っている。午前中の仕事ぶりをみても、その宗教や生活習慣の違いを見ることができる。それに輪をかけて、ヨーロッパ人職員もイギリス人、ドイツ人、デンマーク人、スウェーデン人、オランダ人、イタリア人、フランス人、アメリカ人、オーストリア人、スイス人、ポルトガル人などがいる。まるで聖書に出てくる『バベルの塔』の話と同じだ。いろんな言語が入り乱れている点では、それ以上といえる」と。

タイが西欧列強との駆け引きのもとで、からくも独立を維持した結果が、この「バベルの塔」の状況だった。そして、こうした状況は植民地化の危機が去った1910年代以降も、程度の差はあれ続いていくのである。また、鉄道工場では、1930年代においてさえ、フォアマンレベルにタイ人、中国人、日本人、ポルトガル人、イタリア人などが入り乱れていた。そのため、技師や幹部の間の公用語には英語が使用され、ヨーロッパ人技師にはタイ人の通訳がついた。

しかし当時、ドイツ人やイタリア人技師がどこまで英語ができたかは疑問であり、意思疎通は困難であったものと推測される。加えて、ヨーロッパ人技師とタイ人のあいだでも、海外留学組を除くと、英語での意思疎通はきわめて困難であった。結局、伝達は文書による英語か身振り手振りに頼るしかなかった。組織成員の意思決定へのコミットメントと成員間の情報の共有を、技術・技能の組織的形成の重要な契機と考えるならば、タイの鉄道業にはこうした条件が決定的に欠けていたと言わざるを得ない。

## 2 身分社会と技術形成

一方、組織的統一性がある程度確保されたブラチャット総裁時代（1917－1932年）には、別の問題が存在した。それは一言で言えば、国王を頂点とする身分社会、エリート社会の弊害である<sup>1)</sup>。

すでに述べたように、ブラチャットはラーマ5世王の皇子であり、当時は絶大な権限を持っていた。それと同時に、イギリスでエンジニアリングの教育と実習

---

<sup>1)</sup> ラーマ5世王期から1932年の立憲革命までの政治的支配層や閣僚が、いかにラーマ4世王や5世王の皇子たち（チャクリー家）とごく少数の貴族高官の一族によって独占されていたかは、本書の図Ⅶ-1、図Ⅶ-2からも窺い知れる。なお、この問題については、玉田芳史「チャクリー改革と王権の強化」（『チャクリー改革とタイの近代国家形成』＜総合的地域研究＞ 第11号、京都大学東南アジア研究センター、所収）を参照のこと。

経験を積んだエリートである<sup>1)</sup>。その結果、彼は国内での技師・技能者の養成よりは、海外への留学制度を奨励した。ブラチャットが推薦組とは別に、実力主義による選抜試験で、多数のしかも平民や下級官吏の子弟を海外に送りだし、帰国した彼らを「タイ人による鉄道運営」の中軸にすえた政策は、高く評価してよいだろう。実際、第二次世界大戦以前に、これほど多数の工学関係の官費留学生を派遣した省庁や部局は、鉄道局をおいてほかはなかった。

ただし、海外から帰国した鉄道奨学生は、個人としてはきわめて有能であったが、組織的な技術形成と技術伝播の面では必ずしも貢献したとは言い難い。まず第一に、彼らは帰国後、特別昇進のエスカレーターに乗り、特権的な扱いを受けた。当時、タイ国内には工学系の学士資格を与える教育機関はなく、学士はきわめて貴重な存在だったからである。また第二に、彼らは帰国後、高い給料だけではなく、早くから「ルワン」というタイの位階制度では下から2番目に位置する称号と欽賜名を与えられ（いわゆる勅任官吏の身分）、国王による身分支配制度のなかに組み込まれた。一方、国内の高校や大学を卒業した鉄道局の職員は、こうした位階制度による称号は与えられず、仮に授与されたとしても、「ルワン」より一つ下の「クン」どまりであった。実際、1910年代から20年代の駅長の名前を見ると、「クン」どまりの職員が圧倒的に多い。鉄道奨学生は、最初から上級幹部、幹部候補生として待遇されたのである。

その結果、チュラーロンコーン大学工学部卒業者やその他の高校卒業者と、海外留学組の鉄道奨学生のあいだには感情的な対立が生じ、両者のあいだには協調体制は生まれなかった。1928年に鉄道奨学生などを中心に誕生した「サヤーム・エンジニア協会」は、国内の学卒技手たちをメンバーから排除し、活動の重点をもっぱらヨーロッパ人技師たちとの交流に置いたのである。他方、チュラーロンコーン大学工学部卒業生は、これに対抗して同大学工学協会を別途、創設した（1934年）。当時のタイでは、海外留学組を「ファ・ノーク」（外の頭）、非留学組を「ファ・ナイ」（内の頭）と呼び、明確に区別していたが<sup>2)</sup>、これなどは特権グループとそうでないグループのあいだの差別、そして両者の間の蔑視とひがみの関係を象徴的に示している。

手厚い特権に守られた海外留学組が、自らの地位を危うくするような技術知識

---

<sup>1)</sup> ブラチャット総裁は1920年に長期の海外出張にでた際、ロンドンにも立ち寄り、新聞社のインタビューに応じている。この時の会見で彼は、自分がハロー校やケンブリッジ大学で「イギリス人として」教育を受けたこと、チャタム陸軍工兵学校やアルダーショットで実地研修を完璧に受けたことを強調している。彼のイギリス留学の経験は、エリートの海外留学を重視する彼の方針のもとになった。"Royal Transport Minister," *BTWM*, October 29, 1920.

<sup>2)</sup> ウィチャー（文献3045）、27ページ。なお、サヤーム・エンジニア協会とチュラーロンコーン大学工学協会が合併して「タイ技術者協会」（Wo. So. Tho.）ができるのは、戦争のさなかの1943年であった。

の教授、伝播に消極的であったとしても、別に不思議ではない。しかも、タイ政府や鉄道局は、国内の職業専門学校の設定や鉄道局内部での技師や技能者の養成には、一貫して無関心だった。鉄道局の『年次事業報告書』によると、1923年には、学生研修生29名、機関手訓練生3名を受け入れたと記録されている<sup>1)</sup>。その後も鉄道工場は、毎年20名近い研修生を受け入れ生産現場で一定の訓練を行ってきた。

しかし、組織的かつ体系的に技師や技能者を養成するプログラムは構想されなかった。体系的養成計画が現実化するには、プラヤー・サリットディガンバンチョンの提案(1937年)で、鉄道技術学校を開校する1940年まで待たねばならなかったのである。日本と比べてあまりに遅い対応と言えよう。なお、鉄道技術学校は一般の高校卒業資格者と同時に、地方の鉄道職員の子弟も受け入れ、入学定員は、①土木工学30名、②機械工学60名、③運輸関係60名の計150名であった。1943年から45年までの同校の卒業者は、合計314名に達する<sup>2)</sup>。

ブラチャット総裁のタイ人技術者養成の構想は、あくまでエリート主義を前提にしており、ヨーロッパ人に替わる技師を育成することが主たる目的だった。そのため、技師、技師補佐、フォアマンや技能者、熟練労働者、一般労働者のあいだの協調体制や、技師より下の人材の育成は、ほとんど「タイ人化政策」の対象にならなかった。その結果、1917年のドイツ人技師の追放以後は、鉄道建設の続行に当時もっとも規律が整い、現場経験も豊富な陸軍工兵局の兵士を大量に投入し、1932年の立憲革命以後は同じく、陸軍工兵学校卒の軍人エンジニアを鉄道局の運営に投入することになった。それは鉄道局内部の技能者や熟練労働者の不足を問わず語りに示している。

結局、ブラチャットの鉄道奨学生制度は、個人レベルの技術形成を促したが、それを企業・組織レベルまで拡充、波及させる制度的枠組みまでには発展しなかったと言えよう。そこに彼の政策の限界はあり、同時にこの問題は、今日のタイの企業社会や官庁のなかでも引き続き克服すべき課題として残されているのである。

---

<sup>1)</sup> タイ鉄道局『年次事業報告書 1923年版』、21ページ。

<sup>2)</sup> タイ鉄道局(文献3040)、75-76ページ。

## 第Ⅱ部

### タイ鉄道関連参考文献

(タイ語、英語、ドイツ語)

凡 例
-----

\*本文献目録の通し番号は、第Ⅰ部の解説、第Ⅲ部以降の統計表、ヨーロッパ人技師一覧、タイ人技師・幹部職員一覧、年表のなかでそれぞれ引用する番号を示す。

\*本文献目録の通し番号は、3000番台から始まっているが、これは将来計画している「タイ近代総合年表」作成のための通し番号であり、3000番台はタイの「技術・エンジニアリング」に関連する文献番号を示す。したがって、本書のための通し番号ではない。「教育201」とか、「労働5100」といった番号が出現するのは、そのためである。

\*タイ語文献については、原則的にタイ語の順序に従って配列した。ただし、のちに文献を追加したため、文献3075以降はその限りではない。同様に、欧語文献の場合にも、文献3570以降はアルファベット順になっていない。

タイ鉄道関連タイ語文献

- 3001 การช่างกล, ฝ่าย การรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
"วิวัฒนาการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับงานของฝ่ายการช่าง," ใน การรถไฟแห่งประเทศไทย บวรฉัตรวราลี, พระนคร องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย หน้า ๑๔๙...๑๖๐.
- 3002 การรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๐๐)  
การรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๓๙ - ๒๕๐๐, กรุงเทพฯ โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย.
- 3003 การรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๑๓)  
ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ ๗๒ ปี, พระนคร องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 3004 การรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
"พระประวัติและงานของ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน,"  
ใน การรถไฟแห่งประเทศไทย บวรฉัตรวราลี, พระนคร องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย  
หน้า ๓ ... ๑๐๗.
- 3005 การรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
บวรฉัตรวราลี, พระนคร องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 3006 การรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๓๓)  
รถจักรและรถพ่วงประวัติศาสตร์ พ.ศ. ๒๔๓๙ - ๒๕๓๓, กรุงเทพฯ มีนาคม
- 3007 กาวิลวงส์ ณ เชียงใหม่, เจ้า (พ.ศ. ๒๕๑๐)  
จดหมายเหตุพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จเยี่ยมมณฑลฝ่ายเหนือ และนครเชียงใหม่ พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ เจ้ากาวิลวงส์ ณ เชียงใหม่,  
ณ เมรุวัดธาตุทอง ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๑๐ (จรัช ๕๑๓๑)
- 3008 การสื่อสารแห่งประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
๑๐๐ ปี การโทรคมนาคม, กรุงเทพฯ.
- 3009 กุลจันทร์รัชยาทร, หลวง (เย็น กุลจันทร์) (พ.ศ. ๒๕๑๓)  
อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ หลวงกุลจันทร์รัชยาทร (เย็น กุลจันทร์), ณ กทม.  
วันอาทิตย์ที่ ๒๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๓. (จรัช ๔๘๐๐)



## タイ鉄道関連タイ語文献

- 3010 เกษม ศรีพยัคฆ์ (พ.ศ. ๒๕๐๘)  
นโยบายการเงินการคลัง ๒๔๙๔ - ๒๕๐๒ พื้นฐานความเจริญทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน  
ธนาคารแห่งประเทศไทย พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นาย เกษม  
ศรีพยัคฆ์ อดีตผู้ว่าการ, พระนคร ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส  
วันที่ ๒๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๐๘ (จรัช ๒๑๗๔)
- 3011 เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ (๒๕๓๐)  
" การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว,"  
เอกสารการนิเทศการศึกษา หน่วยศึกษานิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู, กรุงเทพฯ
- 3012 คมนาคม, กระทรวง (พ.ศ. ๒๔๕๙)  
ที่รฤกแห่งการเปิดทางรถไฟหลวงสายใต้ กรุงเทพฯ
- 3013 คมนาคม, กระทรวง (พ.ศ. ๒๔๙๗)  
อนุสรณ์กระทรวงคมนาคม จัดพิมพ์เป็นที่ระลึกเนื่องในงานพิธีเปิดอาคาร ที่ว่าการกระทรวง  
คมนาคม ถนนราชดำเนินนอก จังหวัดพระนคร วันที่เสาร์ที่ ๓ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๗  
(จรัช ๗๙๑๘)
- 3014 จรัสสินทวงศ์, หลวง (ม.ล. จรัส สินทวงศ์) (พ.ศ. ๒๕๐๒)  
ทางไมตรีกับฝรั่งในรัชกาลที่ ๔ พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ หลวงจรัสสินทวงศ์  
(ม.ล. จรัส สินทวงศ์) , พระนคร ณ เมรุวัดเทพศิรินทราวาส ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๐๒  
(จรัช ๐๗๐๐)
- 3015 จรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ พลเอก จรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์, ป.ช., ท.จ.ว.,  
ณ วัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร บางเขน กทม. ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๖.
- 3016 จรูญสินทวงศ์, หลวง อำมาตย์ตรี (จรูญ สินทวงศ์) (พ.ศ. ๒๕๒๔)  
อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ อำมาตย์ตรี หลวงจรูญสินทวงศ์, พระนคร  
พ.ศ. ๒๕๗๔.
- 3017 จรูญฤทธิ์ไกร, หลวง, พ.ท. (จรูญ โชติกเสถียร) (พ.ศ. ๒๕๑๘)  
อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ พ.ท. หลวงจรูญฤทธิ์ไกร (จรูญ โชติกเสถียร) ,  
กรุงเทพฯ, โรงพิมพ์ ร.ส.พ., ๓ กรกฎาคม ๒๕๑๘

タイ鉄道関連タイ語文献

- 3018 ชินดิษรูปติ, พระ (อำนาจ รมยานนท์) (พ.ศ. ๒๕๐๘)  
 ชุมชุมเรื่องพระลอ พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ อำมาตย์เอกพระชินดิษรูปติ  
 (อำนาจ รมยานนท์) ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม ๒๐ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๘  
 (จรัช ๐๖๔๔)
- 3019 เชาว์นานุสถิติ, พระยา มหาอำมาตย์ตรี (เชาว์ อินทุเกตุ) (พ.ศ. ๒๕๑๓)  
 เรื่องสองข้างทางรถไฟ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ  
 มหาอำมาตย์ตรี พระยาเชาว์นานุสถิติ, ณ เมรุวัดธาตุทอง กทม. ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ.  
 ๒๕๑๓ (จรัช ๒๐๒๕)
- 3020 โชติ คุณะเกษม (พ.ศ. ๒๕๑๑)  
 พิมพ์เป็นอนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นาย โชติ คุณะเกษม ณ เมรุวัดธาตุทอง  
 พระชนอง วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๑๑ (จรัช ๑๕๘๓)
- 3021 เดชาติศร, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา (กรี เดชาติวงศ์) (พ.ศ. ๒๔๙๐)  
 โคลงโลกนิติ พระนิพนธ์ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาเดชาติศร พิมพ์ในงานพระ  
 ราชทานเพลิงศพ ม.ล. กรี เดชาติวงศ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พระนคร  
 ณ เมรุวัดเบญจมบพิตร พ.ศ. ๒๔๙๐ (จรัช ๐๓๖๖)
- 3022 ถวัลย์ หงสกุล (พ.ศ. ๒๕๐๓)  
 อนุสรณ์พิมพ์แจกในงานพระราชทานเพลิงศพ นาย ถวัลย์ หงสกุล, ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยา  
 ราม กทม. ๑๓ ส.ค. ๐๓ (จรัช ๑๑๖๖)
- 3023 ถวิลเศรษฐพิชญการ, หลวง (ถวิล คุปตารักษ์) (พ.ศ. ๒๕๒๔)  
 มุลินีกรเทพเคหะสงเคราะห์ พิมพ์เพื่อเป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ  
 หลวงถวิลเศรษฐพิชญการ (ถวิล คุปตารักษ์), ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์  
 วัดเทพศิรินทราวาส กทม. วันเสาร์ ที่ ๑๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๒๔. (จรัช ๗๕๑๒)
- 3024 ทหารช่าง, กรม (พ.ศ. ๒๕๑๔)  
 ๑๐๐ ปี ของเหล่าทหารช่าง, กรุงเทพฯ
- 3025 ทหารสื่อสาร, กรม (๒๕๒๗)  
 ๖๐ ปี เหล่าทหารสื่อสาร, กรุงเทพมหานคร, ๒๗ พ.ค. ๒๕๒๗.
- 3026 ทหารสื่อสาร, กรม (๒๕๓๑)  
 สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินทรงเป็นประธานในพิธี  
 เปิดพระอนุสาวรีย์ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน, กรมการทหาร  
 สื่อสาร, ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๑

タイ鉄道関連タイ語文献

- 3027 ทางหลวง, กรม (พ.ศ. ๒๔๙๘)  
อนุสรณ์กรมทางหลวงแผ่นดิน ๒๔๙๘, พระนคร (จรัญ ๒๙๓๑)
- 3028 อีระ จันเทร์มะ (พ.ศ. ๒๕๒๐)  
อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นายอีระ จันเทร์มะ, ณ ฌาปนสถานกรมตำรวจ  
วัดศรีเทพ วันพฤหัสบดีที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๒๐ (จรัญ ๖๑๖๕)
- 3029 ปก แก้วกาญจน์ (๒๕๓๔)  
การสร้างทางรถไฟสายใต้ กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมือง ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๕๒ ถึง  
ปัจจุบัน, ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา, สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัย  
ศรีนครินทรวิโรฒ
- 3030 ประสิทธิ์กมลย์, หลวง (๒๕๓๗)  
ที่ระลึกเนื่องในโอกาสฉลองอายุครบ ๘ รอบ หลวงประสิทธิ์กมลย์, ๒๒ ตุลาคม ๒๕๓๗.
- 3031 ปุ่น ศกุนตนาค (พ.ศ. ๒๕๒๔)  
อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ คุณ ปุ่น ศกุนตนาค ป.ช.ป.ม., ณ เมรุหน้าพลับพลา  
อิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส กทม. วันเสาร์ ที่ ๒ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๒๔.  
(จรัญ ๗๓๒๙)
- 3032 ไพรชัยโทรเลข, กรม (พ.ศ. ๒๕๐๖)  
ประวัติและวิวัฒนาการ กรมไปรษณีย์โทรเลข ครบรอบ ๘๐ ปี ๒๔๒๖ - ๒๕๐๖, พระนคร  
พ.ศ. ๒๕๐๖ (จรัญ ๖๕๔๙)
- 3033 พรรณภณ สวัสดิวัฒน์, ม.ร.ว. (พ.ศ. ๒๕๒๕)  
งานนิทรรศการเฉลิมพระเกียรติ นายพลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร  
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน, ๒๕ กุมภาพันธ์ ถึง ๓ มีนาคม ๒๕๒๕ ณ กรม  
ประชาสัมพันธ์ ถนนราชดำริ
- 3034 พิพิธสมบัติ, พระยา (พ.ศ. ๒๔๙๘)  
สาส์นสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ และ สมเด็จพระ  
กรมพระยาดำรงราชานุภาพ (ภาคที่ ๑๗) พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ  
พระยาพิพิธสมบัติ, ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม กทม. วันที่ ๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๙๘  
(จรัญ ๗๗๖๖)
- 3035 พุนพร พูลทาจกร (๒๕๓๐)  
" การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในมณฑลพายัพหลังการตัดทางรถไฟสายเหนือ พ.ศ.  
๒๔๖๔ - ๒๔๘๔" วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศิลปากร

タイ鉄道関連タイ語文献

- 3036 ภัทรากิจโกศล, พระ (เทียม โดษะนันท์) (พ.ศ. ๒๕๑๘)  
การขนส่งทางรถไฟในประเทศไทย พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ  
พระภัทรากิจโกศล (เทียม โดษะนันท์), ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม กทม.  
๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๘ (จรัช ๒๕๔๔)
- 3037 มหาอำมาตยาธิบดี, พระยา (แสง วิริยศิริ) (พ.ศ. ๒๕๔๙)  
เรื่องกำเนิดกรมแผนที่ เรียบเรียงโดย พระยามหาอำมาตยาธิบดี พิมพ์แจกในการพระราช  
ทานเพลิงศพ มหาอำมาตยาธิบดี พระยามหาอำมาตยาธิบดี (แสง วิริยศิริ) ป.ช., ป.ม., ท.จ.ว.,  
ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส กทม. วันที่ ๙ พฤษภาคม  
พ.ศ. ๒๕๔๙ . (จรัช ๒๖๖๐)
- 3038 ยุกตะเสวีวิวัฒน์, หลวง (สิระ ยุกตะเสวี) (พ.ศ. ๒๕๑๗)  
อนุสรณ์พระราชทานเพลิงศพ หลวงยุกตะเสวีวิวัฒน์ (สิระ ยุกตะเสวี), ม.ป.ช., ม.ว.ม., ท.จ.,  
ณ กทม. ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๗
- 3039 รถไฟหลวง, กรม (พ.ศ. ๒๕๗๕)  
ฉลอง ๓๖ ปี ร.ฟ.ล. กรุงเทพฯ, โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง
- 3040 รถไฟหลวง, กรม (พ.ศ. ๒๕๙๐)  
งานฉลองรถไฟครบ ๕๐ ปี, กรุงเทพฯ โรงพิมพ์กรมรถไฟหลวง
- 3041 ร่ำไผงศบพิตร, พระยา (จิตร บุณนาถ) (พ.ศ. ๒๕๗๑)  
ปัญญาสาตก ประชุมนิทาน ภาคที่ ๑๕ วนาวนชาตก สมเด็จพระเจ้าพี่ยาเธอ เจ้าฟ้าฯ กรม  
พระนครสวรรค์วรพินิต โปรดให้พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ มหาอำมาตย์ตรี  
พระยาร่ำไผงศบพิตร (จิตร บุณนาถ), กทม. พ.ศ. ๒๕๗๑ (จรัช ๓๐๙๓)
- 3042 ราตรี วานิชลักษณ์ (๒๕๑๙)  
"ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเยอรมนี ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๐๕-๒๕๖๐", วิทยานิพนธ์ปริญญา  
มหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- 3043 วรวิรากร วรวรรณ, หม่อมเจ้า (พ.ศ. ๒๕๐๙)  
ฉะทิศะธรรมะประวัติดั้งเดิมและนิทานคำกลอนสองเรื่อง พระนิพนธ์ของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ  
นราธิปประพันธ์พงศ์, พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ หม่อมเจ้า วรวิรากร วรวรรณ,  
ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม กทม. วันที่ ๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๐๙ (จรัช ๒๕๔๖)
- 3044 วรณยูพา ประกอบกิจ (พ.ศ. ๒๕๒๗)  
"ขบวนการกรรมกรรถไฟในประเทศไทยระหว่าง พ.ศ. ๒๔๗๕ - ๒๕๐๑ ศึกษากรณีโรงงาน  
มักกะสัน," วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยศิลปากร.

タイ鉄道関連タイ語文献

- 3045 วิชา เศรษฐบุตร  
"กว่าจะเป็นวิศวกรรมสถาน ฯ" ใน วิศวกรรมสาร, ว.ส.ท. เทคโนโลยีอาคารสูง ฉบับ ๔๘ ปี หน้า ๒๖ ... ๒๘
- 3046 วิทยา ปานะบุตร (พ.ศ. ๒๕๒๗)  
"พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กับงานด้านการสื่อสารคมนาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ - ๒๔๗๕," วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- 3047 วิฑูรวิธิกุล, หลวง (มนตรี สิริสาส์) (พ.ศ. ๒๕๒๓)  
คู่มือและวิถีทางประหยัดไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ หลวงวิฑูรวิธิกุล (มนตรี สิริสาส์), ณ เมรุวัดพระศรีมหาธาตุวรมหาวิหาร เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร วันอาทิตย์ที่ ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๓
- 3048 วิสदारดูลยรักกิจ, พระ พันเอก (เชย พันธุ์เจริญ) (พ.ศ. ๒๕๔๑)  
ประวัติของ พันเอก พระวิสदारดูลยรักกิจ (เชย พันธุ์เจริญ), พิมพ์ช่วยในงานพระราชทานเพลิงศพ, ณ วัดมกุฏกษัตริยาราม. ๑๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๔๑. (จรัช ๐๑๕๒)
- 3049 เล็ง ศรีสมวงศ์ (พ.ศ. ๒๕๒๔)  
อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นาย เล็ง ศรีสมวงศ์, ณ เมรุวัดมกุฏกษัตริยาราม กทม. ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๔ (จรัช ๗๙๓๑)
- 3050 ศักดิ์สิทธิ์ กฤษณามระ (แปลและรวบรวม) (พ.ศ. ๒๕๓๐)  
สถานีรถไฟกรุงเทพฯ แสดงให้เห็นถึงการที่นายช่างวิศวกรชาวเยอรมัน ได้เริ่มการสร้างรถไฟเป็นครั้งแรกอย่างไรในเมืองไทย ใน พ.ศ. ๒๔๓๕ - ๒๔๖๐, บ๊อง
- 3051 ศิริ พิพิธสมบัติ (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
"ปัญหาในการสร้างทางรถไฟ," ใน การรถไฟแห่งประเทศไทย บุรฉัตรรำลึก, พระนคร องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย หน้า ๑๖๑...๑๖๖.
- 3052 สฤทธิการบรรจง, พระยา (สมาน ปันยารชุน) (พ.ศ. ๒๕๑๐)  
แก่นพุทธศาสน์ของพุทธทาสภิกขุ จัดพิมพ์ด้วยกตเวทีคุณเป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พระยาสฤทธิการบรรจง (อดีตอาจารย์ใหญ่โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ), ณ วัดมกุฏกษัตริยาราม พระนคร. ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๑๐. (จรัช ๐๗๗๔)
- 3053 สมาคมมิตรภาพไทย - เยอรมัน (พ.ศ. ๒๕๒๕)  
หนังสือร้อยยี่สิบปีแห่งมิตรภาพไทย - เยอรมัน, กรุงเทพฯ.

- 3054 สมใจ ไพโรจน์ธีระรัชต์ (พ.ศ. ๒๕๑๗)  
"บทบาทของประเทศมหาอำนาจตะวันตกในการสร้างทางรถไฟของประเทศไทย ในรัชสมัย  
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว,"  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย.
- 3055 สรรพพัสตุดิจ, หลวง (สันต์ มุ่งการดี) (พ.ศ. ๒๕๑๘)  
อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ หลวงสรรพพัสตุดิจ (สันต์ มุ่งการดี) และ  
นางสรรพพัสตุดิจ (ตลับ มุ่งการดี), ณ เมรุวัดธาตุทอง พระโขนง. วันที่ ๑๗ ธันวาคม  
พ.ศ. ๒๕๑๘. (จรัญ ๐๘๒๖)
- 3056 สอน เหล่าถาวร (พ.ศ. ๒๕๐๘)  
วิวัฒนาการรถจักรไอน้ำ, พระนคร โรงพิมพ์การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 3057 สำราญ สาครินทร์ (พ.ศ. ๒๕๑๗)  
อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ นาย สำราญ สาครินทร์ ท.ม.,ต.ช., ณ เมรุวัดธาตุทอง  
กรุงเทพมหานคร วันเสาร์ที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๗. (จรัญ ๓๑๕๓)
- 3058 สิทธยากร วรวรรณ, หม่อมเจ้า (พ.ศ. ๒๕๐๘)  
ประดิษฐาน พระสงฆ์คณะธรรมยุติกนิกายและนิยาย เรื่องตาม่องล่าย พระนิพนธ์พระเจ้าบรม  
วงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์ เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๑ พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ  
หม่อมเจ้า สิทธยากร วรวรรณ ท.ช. ท.ม., ณ เมรุวัดธาตุทอง กรุงเทพฯ วันที่ ๔ ตุลาคม  
พ.ศ. ๒๕๐๘. (จรัญ ๕๔๘๖)
- 3059 สิทธิดุริตภาษ, หลวง (สิทธิ วมิศร์) (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
"การสอบชิงทุนของกรมรถไฟ เพื่อไปศึกษาต่อต่างประเทศระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๑ - ๒๔๖๖,"  
ใน การรถไฟแห่งประเทศไทย บุรฉัตรรำลึก, พระนคร องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย  
หน้า ๑๑๕ ... ๑๒๒.
- 3060 สิทธิดุริตภาษ, หลวง (สิทธิ วมิศร์) (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
"ข้าพเจ้าเข้าเฝ้าเสด็จในกรม," ใน การรถไฟแห่งประเทศไทย บุรฉัตรรำลึก, พระนคร  
องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย หน้า ๑๐๘ ... ๑๑๔.
- 3061 สิทธิดุริตภาษ, หลวง (สิทธิ วมิศร์) (พ.ศ. ๒๕๑๗)  
"การสอบชิงทุนของกรมรถไฟหลวง เพื่อไปศึกษาต่อต่างประเทศ ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๑ -  
๒๔๖๖," ใน อนุสรณ์พระราชทานเพลิงศพ หลวงยุกตเสวีวิวัฒน์ (สิระ ยุกตเสวี),  
ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส กทม. ๑๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๗.  
หน้า ๑๑๐ ... ๑๑๖.

タイ鉄道関連タイ語文献

- 3062 สิริอัครนิการ, หลวง (สุตร์ ปาละสิริ) (พ.ศ. ๒๕๐๕)  
สิริอัครนิการ อนุสรณ์, ๒๒ มกราคม พ.ศ. ๒๕๐๕ (จรัญ ๒๐๖๔)
- 3063 สุภาพรณ ขอมผล (๒๕๓๔)  
"การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนล่างในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๔๕"  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 3064 เสถียร ลายลักษณ์  
ประชุมกฎหมายประจำศก เล่มที่ ๑๑ ถึง เล่มที่ ๔๔
- 3065 เสริมสวาสดี กฤดากร, หม่อมเจ้า (พ.ศ. ๒๕๔๔)  
เรื่องการรถไฟไทย ที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพ หม่อมเจ้า เสริมสวาสดี กฤดากร,  
พระนคร, ณ สุสานหลวงวัดเทพศิรินทราวาส, ๒๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๔๔.
- 3066 ไสว ไสวแสนยากร, พลเอก (พ.ศ. ๒๕๒๔)  
อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ พลเอก ไสว ไสวแสนยากร, ณ กทม. ๒๒ มีนาคม  
พ.ศ. ๒๕๒๔.
- 3067 อภิพัฒน์ภักดี, ชุน (ดา เจริญยิ่ง) (พ.ศ. ๒๕๐๙)  
สุนิศาภายี พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในพระราชทานเพลิงศพ ชุนอภิพัฒน์ภักดี (ดา เจริญยิ่ง),  
ณ เมรุวัดธาตุทอง พระโขนง วันที่ ๑๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๐๙ (จรัญ ๖๐๐๔)
- 3068 อะนะ รมยานนท์ (พ.ศ. ๒๕๒๓)  
อนุสรณ์ในการรับพระราชทานเพลิงศพ นาย อะนะ รมยานนท์, ณ เมรุหน้าพลับพลา  
อิศริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส กทม. วันที่ ๒๓ เมษายน พ.ศ. ๒๕๒๓
- 3069 อาชว์ ฤกษ์ชรณ อยุธยา (พ.ศ. ๒๕๒๖)  
"นักเรียนรถไฟคนสุดท้ายของเสด็จในกรม," ใน การรถไฟแห่งประเทศไทย นุรฉัตรรำลึก,  
พระนคร องค์การรถไฟแห่งประเทศไทย หน้า ๑๒๓...๑๓๐
- 3070 อากร กฤษณามระ (พ.ศ. ๒๕๑๖)  
อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ อากร พระนคร ณ ๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๖ (จรัญ  
๐๖๑๔)
- 3071 อำพน สุนต์อนันท์ (พ.ศ. ๒๕๑๗)  
เทวตมาเยี่ยมโลก อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ อำพน สุนต์อนันท์  
ณ วัดธาตุทอง, ๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๑๗ (จรัญ ๔๙๔๔)

- 3072 อุดม สนิทวงศ์, หม่อมหลวง (พ.ศ. ๒๕๒๕)  
อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ หม่อมหลวง อุดม สนิทวงศ์, ณ เมรุวัดธาตุทอง กรุงเทพมหานคร วันที่ ๑๙ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๒๕
- 3073 อุดมโยธายัต, พระ พลตรี (สด รัตนาวะดี) (พ.ศ. ๒๕๐๓)  
จดหมายเหตุปัญหาน้ำฝน ของ สมเด็จพระมหาสมณเจ้า กรมพระยาปวเรศวริยาลงกรณ์ พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ, พลตรี พระอุดมโยธายัต, ณ สุสานหลวง วัดเทพศิรินทราวาส กทม. ๑๖ มิถุนายน ๒๕๐๓
- 3074 เอช. ฟูรูซาวา (พ.ศ. ๒๕๑๔)  
อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นาย เอช. ฟูรูซาวา, ณ เมรุวัดธาตุทอง กทม. ๒๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๑๔
- 3075 วิโรจน์ สุนทรานุสร (พ.ศ. ๒๕๔๔)  
พระราชบัญญัติ จัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔ และ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ๒๔๗๗, พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๙๔ พร้อมด้วย พ.ร.บ. ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมทุกฉบับ, กรุงเทพฯ, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- 3076 กำแพงเพชรอัศรโยธิน, พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระ (พ.ศ. ๒๔๗๙)  
อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงพระศพ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน, พระนคร, ณ พระเมรุท้องสนามหลวง วันที่ ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๙
- 3077 ปิ่น มาลากุล, หม่อมหลวง ( พ.ศ. ๒๕๒๔ )  
ประวัติในกรมพระกำแพงเพชร ที่อังกฤษ, กรุงเทพฯ
- 3078 ศุโขไทยธรรมราชา, สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุน (พ.ศ. ๒๔๖๓)  
ราชสกุลวงศ์ พระนามเจ้าฟ้าแลพระองค์เจ้าในกรุงรัตนโกสินทร์, สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนศุโขไทยธรรมราชา ทรงพิมพ์ในงานถวายพระเพลิงพระบรมศพ สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพระพันปีหลวง, เมื่อปีออก พ.ศ. ๒๔๖๓, กรุงเทพฯ
- 3079 พลายน้อย, ส. (พ.ศ. ๒๕๐๖)  
พระบรมราชินี และเจ้าจอมมารดา, กรุงเทพฯ, บริษัทสาส์นจำกัด



タイ鉄道関連タイ語文献

- 3080 เสรีศิริ กฤดากร, หม่อมเจ้า ( พ.ศ. ๒๕๐๑ )  
พระราชสาส์นใน พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชทานไปยังประเทศต่าง  
ภาค ๑ พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงพระศพ หม่อมเจ้า เสรีศิริ กฤดากร,  
ณ วัดเทพศิรินทราวาส, วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๐๑ (จรัช ๑๗๖๘)
- 3081 สรรพสิทธิประสงค์, พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวง ( พ.ศ. ๒๕๖๖ )  
ประชุมประกาศรัชกาลที่ ๔ ภาค ๕ ประกาศปิยะมณ พ.ศ. ๒๔๐๒ ปิวอก พ.ศ. ๒๔๐๓  
ปรีชา พ.ศ. ๒๔๐๔ พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงพระศพ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ  
กรมหลวงสรรพสิทธิประสงค์, ณ พระเมรุท้องสนามหลวง เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. ๒๕๖๖  
(จรัช ๓๕๑๘)
- 3082 เฉลิมอากาศ, พระยา, พลอากาศโท ( สุนี สุวรรณประทีป ) ( พ.ศ. ๒๕๕๕ )  
อนุสรณ์เฉลิมอากาศ กองทัพอากาศ พิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พลอากาศโท  
พระยาเฉลิมอากาศ ( สุนี สุวรรณประทีป ) ผู้ให้กำเนิดกองทัพอากาศ, ณ เมรุวัดพระศรี  
มหาธาตุ วันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๕ (จรัช ๑๒๖๘)
- 3083 ท้าววนิดาพิจาริณี ( พ.ศ. ๒๕๑๓ )  
เสด็จฯ ดอย จดหมายเหตุนคราวันคราประทับภูพิงคราชนิเวศน์เชียงใหม่ พ.ศ. ๒๕๑๓, ทรง  
พระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พิมพ์พระราชทานในงานพระราชทานเพลิงศพ ท้าววนิดาพิจาริณี  
( บาง สนิทวงศ์ ณ อยุธยา ) ท.จ.ว., ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์  
วัดเทพศิรินทราวาส, วันจันทร์ที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๑๓ (จรัช ๖๐๓๙)
- 3084 ปลาย้อ ชนนวนนท์ ( พ.ศ. ๒๕๓๐ )  
นายทุนพ่อค้ากับการก่อตัว และขยายตัวของระบอบทุนนิยม ในภาคเหนือของไทย,  
พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๒๓, กรุงเทพฯ สร้างสรรค์
- 3085 อัจฉรา ชุมดี ( พ.ศ. ๒๕๒๓ )  
"งานด้านการเกษตรและคมนาคมของ เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์ พ.ศ. ๒๔๕๒ - ๒๔๖๘,"  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหา  
วิทยาลัย
- 教育201 ศึกษาธิการ, กระทรวง ( พ.ศ. ๒๕๐๗ )  
ประวัติกระทรวงศึกษาธิการ ๒๔๓๔ - ๒๕๐๗, ในวันครบเจ็ดสิบสองปีของกระทรวง,  
๑ เมษายน พ.ศ. ๒๕๐๗
- 教育203 พลาน้อย, ส. ( พ.ศ. ๒๕๓๕ )  
สวนกุหลาบ ดำเนินการศึกษาศูนย์ใหม่ในกรุงสยาม, กรุงเทพฯ, บริษัท มติชน จำกัด

タイ鉄道関連タイ語文献

- 教育206** โรงเรียนนายเรือ (พ.ศ. ๒๕๑๗)  
 "ประวัติโรงเรียนนายเรือ," อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พลเรือตรี พระยาหาญกลางสมุทร (บุญมี พันธุมนาวัน), กรุงเทพฯ, ๑ กรกฎาคม ๒๕๑๗
- 教育207** จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (พ.ศ. ๒๕๑๐)  
 ประวัติจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ๒๔๕๕ - ๒๕๐๙, พิมพ์เป็นที่ระลึกในวันครบห้าสิบปี ของการสถาปนา, กรุงเทพฯ, ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๑๐
- 教育208** โรงเรียนราชวิทยาลัย (พ.ศ. ๒๕๐๙)  
 "ประวัติโรงเรียนราชวิทยาลัย," ที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพ รองเสวกเอก ม.ร.ว. บรรณศักดิ์ กฤดากร, กรุงเทพฯ, ๘ มกราคม ๒๕๐๙ (จรัช ๐๔๓๘)
- 教育215** ละออทอง อัมรินทร์รัตน์ (พ.ศ. ๒๕๒๒)  
 "การส่งนักเรียนไปศึกษาต่างประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๑๑ - ๒๔๗๕," วิทยานิพนธ์ปริญญาโท บัณฑิต แผนกวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- 教育218** หลวงสารกิจปริชา (พ.ศ. ๒๕๑๒)  
 "การซื้อเนติบัณฑิต ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๕๐ ถึง พ.ศ. ๒๔๗๖," ใน หนังสือที่ระลึกเนติบัณฑิตสมัยที่ ๒๒ พุทธศักราช ๒๕๑๒, กรุงเทพฯ
- 労働5100** ดำริห์ เรืองสุธรรม และ จรูญ ละสา (พ.ศ. ๒๕๒๕)  
 ขบวนการกรรมกรในประเทศไทย กับ การต่อสู้เครื่องไหว และพัฒนาการของแรงงาน, กรุงเทพฯ สันติธรรม
- 労働5101** มุลนิธิอารมณ์ พงษ์พจน์ (พ.ศ. ๒๕๓๓)  
 ประวัติขบวนการแรงงานไทย, กรุงเทพฯ มูลนิธิอารมณ์ พงษ์พจน์
- 労働5103** สังคิต พิริยะรังสรรค์ (พ.ศ. ๒๕๒๕)  
 ประวัติการต่อสู้ของกรรมกรไทย, กรุงเทพฯ สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- 3500** Aldrich, Richard J. (1993)  
*The Key to the South: Britain, the United States, and Thailand during the Approach of the Pacific War, 1929-1942*, Oxford: Oxford University Press
- 3501** Andersen, W. H. (1921)  
*Federated Malay States Railways : 1921 Pamphlet of Information for Travellers, Tours in the Malay Peninsula*, Federated Malay States Railways.
- 3502** Andrews, James M. (1935)  
*Siam Second Rural Economic Survey 1934-1935*, Bangkok.
- 3503** Bangkok Times (ed.) (1886-1920)  
*Directory for Bangkok and Siam*, Bangkok: Bangkok Times Press, various years
- 3504** Bangkok Times Ltd. (ed.) (1897-1941)  
*Bangkok Times Weekly Mail*, Bangkok, weekly, 1897-1941
- 3505** Bennett, L.E. (1906)  
 " Railroads and Transportation in Siam," in *The Railroad Gazette*, Vol. XL, No.22, June 1, 1906, pp.550-554.
- 3506** Bose, Arun Coomer (1971)  
*Indian Revolutionaries Abroad, 1905-1922: In the Background of International Developments*, Patna: Bharati Bhawan.
- 3507** Brown, James Algernon (1900)  
*Report of the Superintendent of Siamese Students for the Year Ending December 31st, 1900*, London: Harrison & Sons.
- 3508** Brown, James Algernon (1904)  
*Report of the Superintendent of Siamese Government Students for the Year Ending December 31st, 1903*, London: Harrison & Sons.
- 3509** Brown, Ian (1988)  
*The Elite and the Economy in Siam c. 1890-1920*, Singapore : Oxford University Press
- 3510** Embassy of the Federal Republic of Germany (1962)  
*Hundert Jahre deutsch-Thailandische Freundschaft*, Bangkok
- 3511** Embassy of the Federal Republic of Germany (1982)  
*120 Deutsch-Thailandische Freundschaft*, Bangkok.

- 3512 Feeny, David (1982)  
*The Political Economy of Productivity: The Agricultural Development, 1880-1975*, Vancouver: University of British Columbia Press.
- 3513 Foreign Office (United Kingdom)  
*Siam : Annual Report*, annually, 1922-1938. [SAP]
- 3514 Graham, W.A. (1924)  
*Siam: A Handbook of Practical, Commercial, and Political Information*, Revised Edition, 2 vols., London: Alexander
- 3515 Hansen, Carl (1924)  
"Royal State Railways in Siam", American Foreign Service Report (by Carl C. Hansen, Vice-Consul at Bangkok), December 30, 1924, 35 pp.
- 3516 Headrick, Daniel R. (1988)  
*The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford University Press: Oxford.
- 3517 Holm, David F. (1977)  
"The Role of the State Railways in Thai History, 1892-1932," Ph. Dissertation Yale University.
- 3518 Holm, David F. (1991)  
"Thailand's Railways and Informal Imperialism," in Davis, Clarence B., Kenneth E. Wilburn, Jr., and Ronald E. Robinson (eds.). *Railway Imperialism*, London: Greenwood Press, 1991
- 3519 Ingram, James C. (1971)  
*Economic Change in Thailand 1850-1970*, Stanford: Stanford University Press.
- 3520 Kaur, Amarjit (1985)  
*Bridge and Barrier : Transport and Communications in Colonial Malaya 1870-1957*, Singapore : Oxford University Press.
- 3521 Ministry of Finance (Government of Siam)  
*Report of the Financial Adviser on the Budget of the Kingdom of Siam*, annually, 1901-1939. [RPFA]
- 3522 Peregrine (1917)  
*Siam and the Germans*, London: Passmore & Sons

- 3523** Piyanart Bun-nak (1984)  
" The Development of Communication in Thailand in the Late Nineteenth Century,"  
in B.J. Terwiel (ed.), *Development Issues in Thailand*, Centre for South-east Asian  
Studies: Gaya India, pp. 71-92.
- 3524** Ramaer, R. (1984)  
*The Locomotives of Thailand*, Frank Stenvalls Forlag.
- 3525** Ramaer, R. (1994)  
*The Railways of Thailand*, Bangkok: White Lotus
- 3526** Royal Railway Department (RSRS 1897) (1898)  
*The Nagara Rajasima Railway: The Yearly Report No.1 of the Traffic for 116*  
(1897-98), Bangkok: Railway Printing Office.
- 3527** Royal Railway Department (RSRS 1898) (1899)  
*Nagara Rajasima Railway: Second Annual Report of the Traffic. For the Year 117*  
(1898-99), Bangkok: Railway Printing Office.
- 3528** Royal Railway Department (RSRS 1899) (1900)  
*The Nagara Rajasima Railway: Third Annual Report of the Traffic. For the Year*  
*118 (1899-1900) (Than Rotfai Nakhon Rachasima Rai-ngan Pi Thi-sam haeng*  
*Kan Doen Rotfai Samrap Pi Rattanakosin Thorasok 118)*, Bangkok: Railway  
Printing Office. ( in Thai).
- 3529** Royal Siamese State Railway (RSRS 1900) (1901)  
*Fourth Administration Report on the Traffic of the Royal Siamese State Railway*  
*(Nagara Rajasima Line) For the Year 119 (1900-01)*, Bangkok: Railway Printing  
Office.
- 3530** Royal Siamese State Railway (RSRS 1901) (1902)  
*Fifth Administration Report on the Traffic of the Royal Siamese State Railways*  
*(Nagara Rajasima and Lopburi Line) For the Year 120 (1901-02)*, Bangkok:  
Railway Printing Office.
- 3531** Royal Siamese State Railway (RSRS 1902) (1903)  
*Sixth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways (Nagara*  
*Rajasima and Lopburi Lines) For the Year 121 (1902-03)*, Bangkok: Railway  
Printing Office.
- 3532** Royal State Railways of Siam (RSRS 1903) (1904)  
*Seventh Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways A Korat*  
*and Lopburi Lines 1,435 m Gauge, B Petchaburi Line 1,000 m Gauge For the*  
*Year 122 (1903-04)*, Bangkok: Railway Printing Office.

- 3533** Royal State Railways of Siam (RSRS 1904) (1905)  
*Eighth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 123 (1904-05)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3534** Royal State Railways of Siam (RSRS 1905) (1906)  
*Ninth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 124 (1905-06)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3535** Royal State Railways of Siam (RSRS 1906) (1907)  
*Tenth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 125 (1906-07)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3536a** Royal State Railways of Siam (RSRS 1907) (1908)  
*Eleventh Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 126 (1907-08)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3536b** Royal State Railways of Siam (RSRS 1908) (1909)  
*Twelfth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 127 (1908-09)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3537** Royal State Railways of Siam (RSRS 1911) (1912)  
*Fifteenth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 130 (1911-12)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3538** Royal State Railways of Siam (RSRS 1912) (1913)  
*Sixteenth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 131 (1912-13)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3539** Royal State Railways of Siam (RSRS 1913) (1914)  
*Seventeenth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 2456 (1913-14)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3540** Royal State Railways of Siam (RSRS 1915) (1916)  
*Nineteenth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam. For the Year 2458 (1915-16)*, Bangkok: Railway Printing Office.
- 3541** Royal State Railways of Siam (RSRS 1916) (1917)  
*Annual Report on the Traffic and Construction of the Southern Line : Meter Gauge, For the Year 2459 (April 1st 1916 to March 31 1917)*, Bangkok: Railway Printing Office.

- 3542** Royal State Railways of Siam (RSRS 1917) (1918)  
*Twenty First Annual Report on the Administration of the Siamese State Railways. For the Year B.E. 2459 (April 1st 1917 to March 31st 1918),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3543** Royal State Railways of Siam (RSRS 1918) (1919)  
*Twenty Second Annual Report on the Administration of the Siamese State Railways. For the Year Buddhist Era 2461 (April 1st 1918 to March 31st 1919),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3544** Royal State Railways of Siam (RSRS 1919) (1920)  
*Twenty Third Annual Report on the Administration of the Siamese State Railways. For the Year Buddhist Era 2462 (April 1st 1919 to March 31st 1920),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3545** Royal State Railways of Siam (RSRS 1920) (1921)  
*Twenty Fourth Annual Report on the Administration of the Siam State Railways. For the Year Buddhist Era 2463 (April 1st 1920 to March 31st 1921),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3546** Royal State Railways of Siam (RSRS 1921) (1922)  
*Twenty Fifth Annual Report on the Administration of the Siam State Railways. For the Year Buddhist Era 2464 (April 1st 1921 to March 31st 1922),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3547** Royal State Railways of Siam (RSRS 1922) (1923)  
*Twenty Sixth Annual Report on the Administration of the State Railways. For the Year Buddhist Era 2465 (April 1st 1922 to March 31st 1923),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3548** Royal State Railways of Siam (RSRS 1923) (1924)  
*Twenty Seventh Annual Report on the Administration of the Royal State Railways of Siam. For the Year Buddhist Era 2466 (April 1st 1923 to March 31st 1924),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3549** Royal State Railways of Siam (RSRS 1924) (1925)  
*Twenty Eighth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2467 (April 1st 1924 to March 31st 1925),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3550** Royal State Railways of Siam (RSRS 1925) (1927)  
*Twenty Ninth Annual Report on the Administration of the State Railways for the Year Buddhist Era 2468 (April 1st 1925 to March 31st 1926),* Bangkok: Railway Printing Office.

- 3551** Royal State Railways of Siam (RSRS 1926) (1928)  
*Thirtieth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2469 (April 1st 1926 to March 31st 1927),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3552** Royal State Railways of Siam (RSRS 1927) (1929)  
*Thirty First Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2470 (April 1st 1927 to March 31st 1928),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3553** Royal State Railways of Siam (RSRS 1928) (1930)  
*Thirty Second Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2471 (April 1st 1928 to March 31st 1929),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3554** Royal State Railways of Siam (RSRS 1929) (1931)  
*Thirty Third Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2472 (April 1st 1929 to March 31st 1930),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3555** Royal State Railways of Siam (RSRS 1930) (1932)  
*Thirty Fourth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2473 (April 1st 1930 to March 31st 1931),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3556** Royal State Railways of Siam (RSRS 1931) (1933)  
*Thirty Fifth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2474 (April 1st 1931 to March 31st 1932),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3557** Royal State Railways of Siam (RSRS 1932) (1934)  
*Thirty Sixth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2475 (April 1st 1932 to March 31st 1933),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3558** Royal State Railways of Siam (RSRS 1933) (1935)  
*Thirty Seventh Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2476 (April 1st 1933 to March 31st 1934),* Bangkok: Railway Printing Office.
- 3559** Royal State Railways of Siam (RSRS 1935) (1938)  
*Thirty Ninth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways. For the Year Buddhist Era 2476 (April 1st 1935 to March 31st 1936),* Bangkok: Railway Printing Office.



- 3560** Royal State Railways of Thailand (1947)  
*50th Anniversary Royal State Railways of Thailand*, Bangkok, State Railways Printing House.
- 3561** Shamsuddin, Haji (1985)  
Malayan Railway 1885-1985 Locomotive Centennial, Kuala Lumpur : Hidayah
- 3562** Skinner, G. William (1957)  
*Chinese Society in Thailand : An Analytical History*, Ithaca : Cornell University Press.
- 3563** Suchiro, Akira (1989)  
*Capital Accumulation in Thailand 1855-1985*, Tokyo: The Centre for East Asian Cultural Studies.
- 3564** Thompson, Virginia (1941)  
*Thailand : The New Siam*, New York : The Macmillan Company
- 3565** Weiler, Clemens (1973)  
*Bahnhof Bangkok: Wie deutsche Ingenieure die ersten Eisenbahnen in Thailand gebaut haben 1892-1917*, Bonn: Deutsch-Thailändische Gesellschaft.
- 3566** Weiler, Luis (1979)  
*Anfang der Eisenbahn in Thailand*, Bangkok: Chalermit.
- 3567** Weiler, Luis (1979)  
Documents of Luis Weiler compiled by the Deutschen Museum at München (Weiler NL 60: Microfilm No.293 1893-1897; No.295 1905-1917)
- 3568** Wyatt, David (1969)  
*The Politics of Reform in Thailand : Education in the Reign of King Chulalongkorn*, Yale: Yale University Press.
- 3569** Wyatt, David (1994)  
*Studies in Thai History*, Chiangmai: Silkworm Books.
- 3570** Batson, Benjamin A. (1984)  
*The End of the Absolute Monarchy in Siam*, Kuala Lumpur : Oxford University Press.

- 3571** Battye, Noel Alfred (1974)  
 " The Military Government and Society in Siam, 1868-1910 : Politics and Military Reform during the Reign King Chulalongkorn, " Ph.D. dissertation, Cornell University.
- 3572** Brown, Ian (1992)  
*The Creation of the Modern Ministry of Finance in Siam, 1885-1910*, London : The Macmillan Press Ltd.
- 3573** Chew, Kenneth & Anthony Wilson (1993)  
*Victorian Science and Engineering Portrayed : In the Illustrated London News*, UK Alan Sutton: Science Museum.
- 3574** Feeny, David (1974)  
 " Competing Hypotheses of Underdevelopment in a Thai Case Study, " in *Journal of Economic History*, Vol.30, No.1, pp.113-127.
- 3575** Hayes, Geoffrey (1989)  
*Industrial Steam Locomotives*, UK Bucks: Shire Publications Ltd.
- 3576** Rolt, L.T.C. (1970)  
*Victorian Engineering : A Fascinating Story of Invention and Achievement*, London: Penguin Books.
- 3577** Smyth, Warrington H. [1898] (1994)  
*Five Years in Siam : From 1891-1896*, London: 1898 ( Reprinted by White Lotus Co.,Ltd., Bangkok, 1994).
- 3578** Sompop Manarungsan (1989)  
*Economic Development of Thailand, 1850-1950 : Response to the Challenge of the World Economy*, Bangkok : Chulalongkorn University
- 3579** Thio, Eunice (1971)  
 " Britain's Search for Security in North Malaya, 1886-1897, " in *Journal of Southeast Asian History*, Vol.10, No.2, pp.143-159.
- 3580** Vikrom Koompirochana (1972)  
 " Siam in British Foreign Policy 1855-1938, " Ph.D. dissertation, Michigan State University.



## 第Ⅲ部

### タイ鉄道関連基本統計集

1856－1941年

## 表 タイ鉄道関連基本統計集 図表一覧

### I タイ鉄道業の発展全般

図I-1	タイ鉄道地図：全国	.....91
図I-2	タイ鉄道地図：コーラート線、東部線、私鉄	.....92
表I-1	タイ鉄道建設と鉄道業の発展略史（1856-1941年）	.....93
表I-2	タイにおける鉄道発展の指標（1897-1941年）	.....96
表I-3	タイにおける鉄道建設投資、総収入、支出、国庫収益（1897-1941年）	.....98
表I-4	鉄道業発展の国際比較：総延長距離（1860-1940年）	.....100
表I-5	鉄道業発展の国際比較：旅客輸送人キロ／5カ年平均（1890-1939年）	.....101
表I-6	タイにおける鉄道建設計画申請の一覧（1859-1909年）	.....102

### II タイ鉄道の建設費、営業実績

表II-1	タイの国家財政と鉄道収入（1895-1939年）	.....103
表II-2	タイにおける財政支出と鉄道・道路関連（1）（1892-1903年）	.....105
表II-3	タイにおける財政支出と鉄道・道路関連（2）（1904-1923年）	.....106
表II-4	タイにおける財政支出と鉄道・道路関連（3）（1924-1938年）	.....108
表II-5	タイ財政支出に占める鉄道建設と道路建設の比重の比較（1904-1938年）	.....111
表II-6	タイ鉄道建設費の支出明細（1907年3月末現在）	.....112
表II-7	タイ鉄道建設費の支出明細（1922年3月現在）	.....113
表II-8	タイ鉄道業初期の営業実績（1899-1903年）	.....114
表II-9	タイ鉄道の運行距離数と1キロ当りの収入・コスト推移（1917-1933年）	.....115
表II-10	タイ鉄道運営の年間支出明細（1912年度）	.....116
表II-11	鉄道事故の死傷者数の推移（1907-1934年）	.....118

### III タイ鉄道の車輛、鉄道資材、信号

表III-1	機関車、客車、貨車の保有台数推移（1897-1936年）	.....119
表III-2	機関車、客車、貨車の修理台数推移（1917-1933年）	.....120
表III-3	蒸気機関車の型と発注先（1893-1943年）	.....121
表III-4	ディーゼル電気機関車の型と発注先（1928-1985年）	.....122
表III-5	タイにおける客車の発注、納入状況（1917-1928年）	.....123
表III-6	タイにおける貨車の発注、納入状況（1904-1936年）	.....124
表III-7	タイにおける鉄道資材の公開入札と決定（1904-1931年）	.....125
表III-8	タイにおける鉄道信号機の設置（1927年と1933年）	.....126

### IV タイ鉄道局の組織と職制、鉄道局総裁、工場長一覧

図IV-1	タイ鉄道局の主要幹部：外国人とタイ人（1893-1936年）	.....127
図IV-2	タイ鉄道局の組織図（1901年）	.....128
図IV-3	タイ鉄道局の組織図（1917年以降）	.....129
図IV-4	タイ鉄道局の組織図（1932年9月以降）	.....130
図IV-5	タイ鉄道局の組織図（1938年以降）	.....131
表IV-1	タイ鉄道局・道路局の組織・職制の変遷（1889-1951年）	.....132
表IV-2	タイ鉄道局の組織と職制の名称（1917年以降）	.....134
表IV-3	タイ鉄道局長、鉄道局総裁、鉄道局長、国鉄総裁（1890-1973年）	.....136
表IV-4	タイ鉄道理事会の委員（1923年12月現在）	.....139
表IV-5	タイ鉄道委員会の委員（1936年3月現在）	.....140
表IV-6	マッサン鉄道工場の組織と職制（1932年以降）	.....141
表IV-7	マッサン鉄道工場の組織と職制（1938年以降）	.....142
表IV-8	マッサン鉄道工場長一覧表（1910-1962年）	.....143
表IV-9	マッサン鉄道工場の職員と労働者（1917-1936年）	.....144

表 タイ鉄道関連基本統計集 図表一覧

V タイ鉄道局の職員、ヨーロッパ人技師、労働者

表V-1	タイ鉄道局の職員・労働者数の推移（1898-1916年）	.....145
表V-2	タイ鉄道局の職員・労働者数の推移：人種別（1918-1934年）	.....146
表V-3	タイ鉄道局におけるヨーロッパ人技師の推移（1918-1934年）	.....147
表V-4	タイ鉄道局の人種別労働者数の推移：建設、保線部門（1918-1934年）	.....148
表V-5	鉄道局従業員の部門別人種別分布（1918年3月末現在）	.....149
表V-6	鉄道局従業員の部門別人種別分布（1919年3月末現在）	.....149
表V-7	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1920年3月末現在）	.....150
表V-8	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1921年3月末現在）	.....150
表V-9	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1922年3月末現在）	.....151
表V-10	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1923年3月末現在）	.....151
表V-11	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1924年3月末現在）	.....152
表V-12	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1925年3月末現在）	.....152
表V-13	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1926年3月末現在）	.....153
表V-14	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1927年3月末現在）	.....153
表V-15	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1928年3月末現在）	.....154
表V-16	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1929年3月末現在）	.....154
表V-17	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1930年3月末現在）	.....155
表V-18	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1931年3月末現在）	.....155
表V-19	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1932年3月末現在）	.....156
表V-20	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1933年3月末現在）	.....157
表V-21	タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布（1934年3月末現在）	.....158
表V-22	タイ鉄道局従業員の部門別給与別分布（1935年3月末現在）	.....159
表V-23	キャンベル社のヨーロッパ人鉄道建設スタッフ（1896年現在）	.....160
表V-24	タイ鉄道局の組織と職員・技師一覧（1893年、1897年）	.....161
表V-25	タイ鉄道局職員の国籍別構成（1896年、1898年）	.....163
表V-26	タイ鉄道局職員の部門別・職種別分布（1898-1904年）	.....164
表V-27	タイ鉄道局の組織と職員・技師一覧（1901年）	.....166
表V-28	タイ政府お雇い外国人（1902年、月給1000バーツ以上のみ）	.....168
表V-29	タイ鉄道局の幹部職員構成（1905年10月末現在）	.....169
表V-30	タイ鉄道局の外国人技師と国籍、職種月給一覧（1908-1909年）	.....170
表V-31	南部線建設鉄道技師一覧（1909年4月現在）	.....171
表V-32	宣戦布告に伴うタイ鉄道局の「敵国人」技師の追放（1917年7月）	.....172
表V-33	ドイツ人技師追放に伴う鉄道局の人事異動（1917年7月）	.....173
表V-34	ブラチャット鉄道局総裁就任10周年祝賀会の参列者一覧（1927年6月5日）	.....175
表V-35	タイ鉄道局の外国人技師一覧（1927年現在）	.....176
表V-36	タイ鉄道局の主要幹部構成（1927年現在）	.....177
表V-37	タイ鉄道局の機構改革と鉄道局奨学生（1932年8月）	.....178

VI タイ鉄道局奨学生と官費奨学生制度

表VI-1	タイ鉄道局奨学生と留学先（1918-1924年）	.....180
表VI-2	タイ鉄道局奨学生の帰国後の職位（入局時、1931年11月、1932年9月）	.....183
表VI-3	タイ鉄道局奨学生の鉄道局とその後の職歴	.....186
表VI-4	国王奨学金給費生（イギリス）一覧表（1897-1932年）	.....189
表VI-5	在イギリス・タイ人留学生の現況（1900年12月末現在）	.....190
表VI-6	タイ国費留学生の省庁別派遣先別分布（1923年度現在）	.....191

表 タイ鉄道関連基本統計集 図表一覧

**Ⅶ タイ鉄道局のタイ人技師・主要幹部職員の経歴**

図Ⅶ-1	ラーマ4世王、5世王の皇子たちとブラチャット鉄道局総裁	.....192
図Ⅶ-2	タイ人技師とグルダーゴン一族、サニットウォン一族	.....193
表Ⅶ-1	クロムマプラ・ガムペーンベッタッカラヨーティンの経歴	.....194
表Ⅶ-2	プラヤー・サーラサートシリラックの経歴	.....197
表Ⅶ-3	プラヤー・サリットディガンバンチョンの経歴	.....199
表Ⅶ-4	プラヤー・ウィットサダーンドゥンラヤラットキットの経歴	.....201
表Ⅶ-5	プラヤー・ラムパイボンポリパットの経歴	.....203
表Ⅶ-6	プラ・ウドムヨーターティユットの経歴	.....204
表Ⅶ-7	チャルーン・ラッタナグン・セーリールンリット陸軍大将の経歴	.....205
表Ⅶ-8	モームチャオ・シットタヤーゴン・ウォラーワンの経歴	.....207
表Ⅶ-9	モームチャオ・スームサワート・グリダーゴンの経歴	.....208
表Ⅶ-10	ルワン・チャランサニットウオンの経歴	.....209
表Ⅶ-11	ルワン・チャルーンサニットウォンの経歴	.....211
表Ⅶ-12	ルワン・シリアッカニーガンの経歴	.....212
表Ⅶ-13	ルワン・ウィットゥーンウィティゴン陸軍大将の経歴	.....214
表Ⅶ-14	モームルワン・ガリー・デーチャティウォンの経歴	.....215
表Ⅶ-15	サワイ・サワイセーンヤーゴン陸軍大将の経歴	.....217
表Ⅶ-16	ブン・サグンタナークの経歴	.....218
表Ⅶ-17	カセーム・シーパヤックの経歴	.....220
表Ⅶ-18	チョート・クンナカセームの経歴	.....222
表Ⅶ-19	セーン・チュラチャーリット陸軍大佐の経歴	.....224
表Ⅶ-20	レーン・シーソムウォンの経歴	.....225
表Ⅶ-21	チャオ・ガーウィラウォン・ナチエンマイの経歴	.....226
表Ⅶ-22	アート・グンチョン・ナアユタヤーの経歴	.....228
表Ⅶ-23	日本人技師H・フルサワの経歴	.....229

**Ⅷ その他：公務員数、賃金水準**

表Ⅷ-1	タイにおける産業別労働者の推計（1898－1937年）	.....230
表Ⅷ-2	公務員の人数と平均年収の推移（1918－1934年）	.....231
表Ⅷ-3	バンコクにおける職種別賃金水準の推移（1914－1936年）	.....232

図 I-1  
タイ鉄道地図：全国

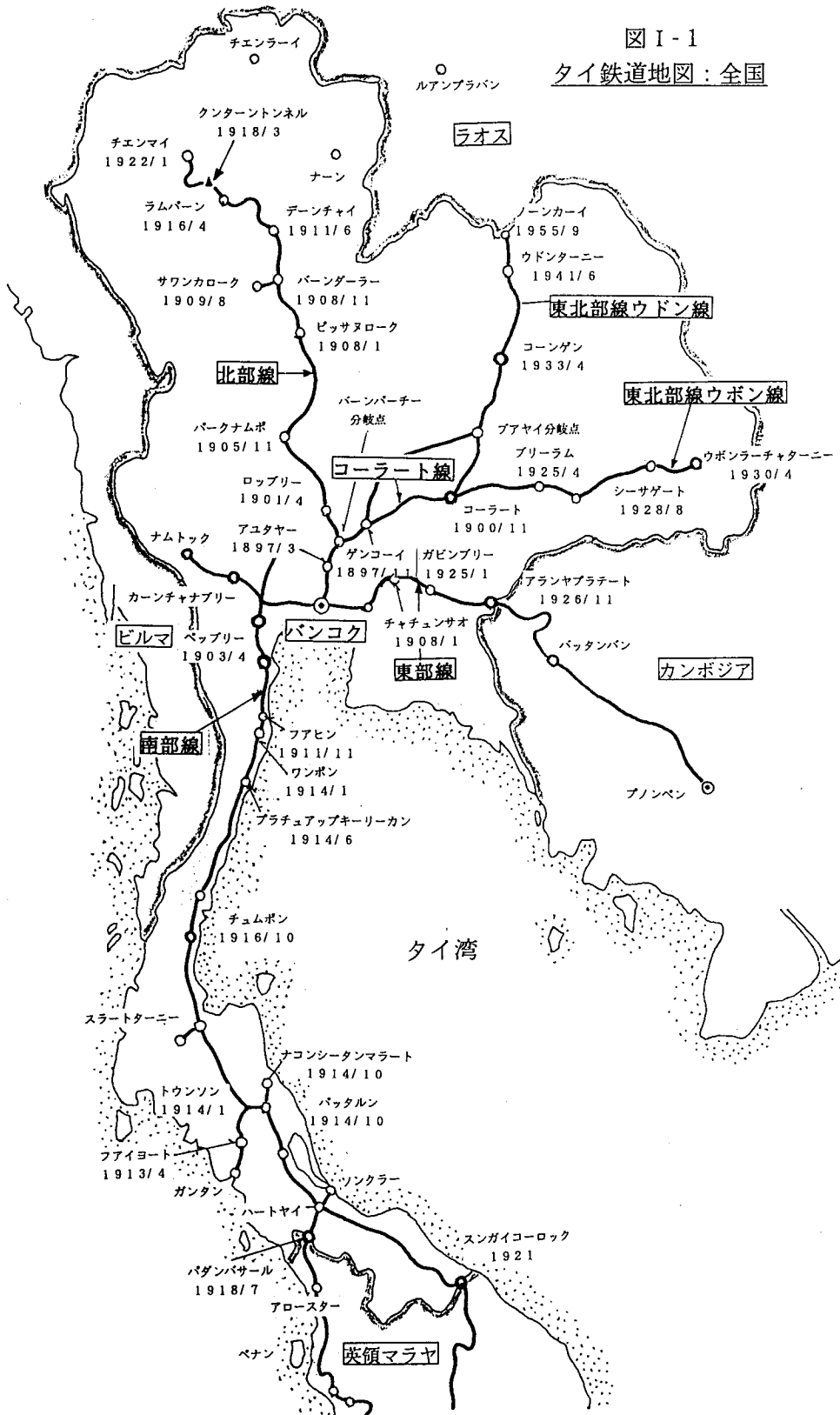




図 I-2 タイ鉄道地図 (2)

コーラート線、東部線ほか

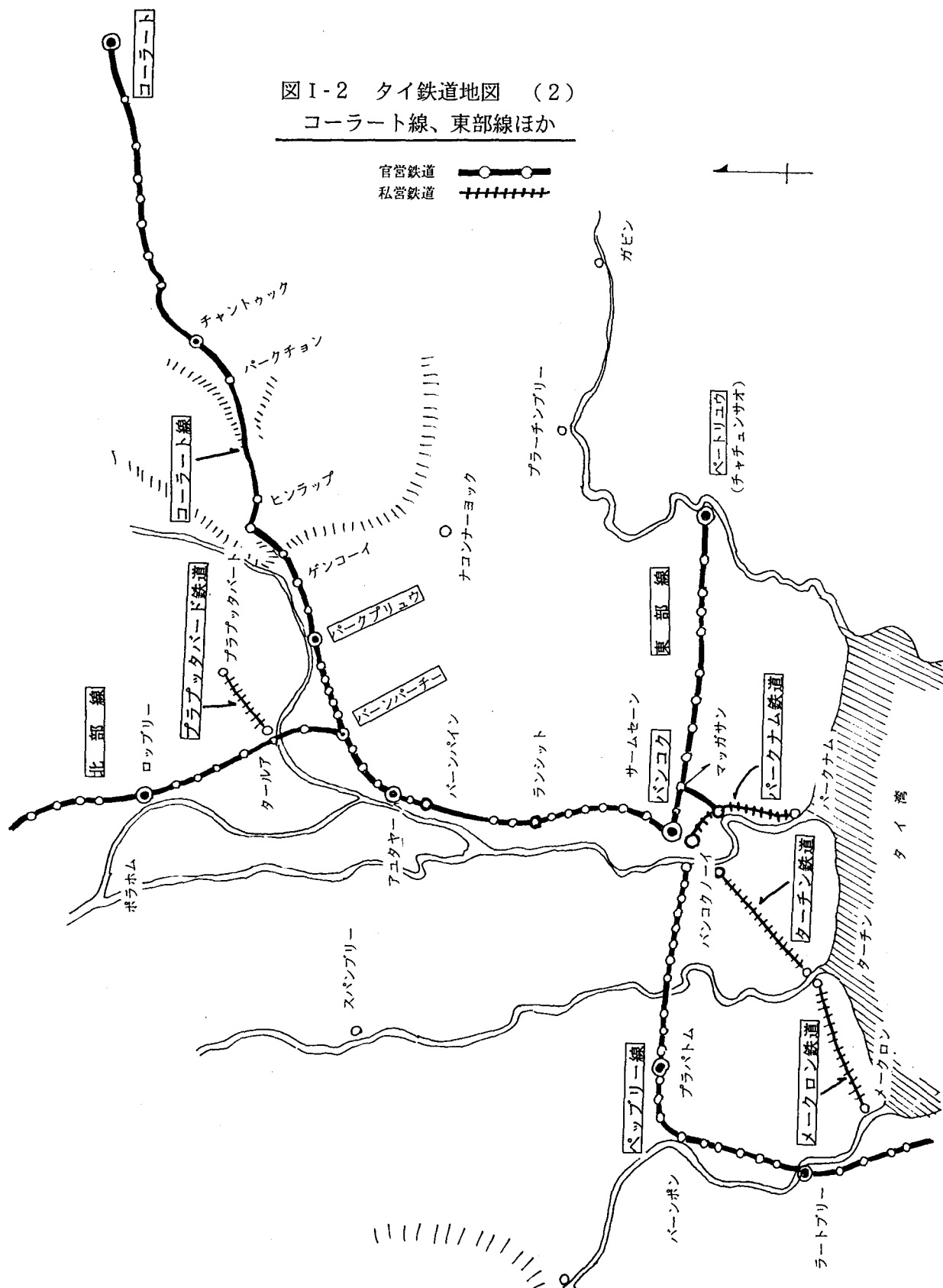


表 I-1 タイ鉄道建設と鉄道業の発展略史（1856-1941年）

年 月	主要事項
1856年3月	ヴィクトリア女王がバウリング条約の答礼として鉄道模型をラーマ4世王に寄贈
1859年7月	イギリスがサイアム鉄道会社の設立計画を提案、実現せず。
1884年6月	イギリスのハレット、北タイ調査と鉄道建設計画を提案。国王、関心を示す。
1888年3月	イギリス人クラークとパンチャード社が、タイ政府と鉄道建設調査の契約締結。
1890年10月	<b>土木省に鉄道局を設置。ドイツ人ベートゲ土木技師を初代鉄道局長に任命</b>
1891年3月	イギリス人ダンロップにソクラー＝ケダー間の鉄道建設を認可する。 （着工しなかったため、1899年3月、認可を取り消す）
1891年10月	コーラート線の建設請負いの公開入札。鉄道局はドイツの企業グループを指定。 その後、国王の政治判断でイギリスの企業へ変更する。
1891年12月	<b>コーラート線の建設・請負い契約をイギリス人キャンベルと締結する。</b>
1892年3月	コーラート線の着工式、国王の臨席のもと行なう（開通は1900年11月）
1892年6月	九州鉄道技師、野辺地久紀をタイ鉄道局が招聘、アユタヤー工区の建設責任者へ
1893年4月	<b>タイ最初の鉄道、パークナム鉄道20キロが開通（1891年7月、着工）</b>
1896年8月	契約期限の違反で、建設請負い業者キャンベルとの契約を政府が破棄する。
1896年9月	バンコク＝チェンマイ間の鉄道建設計画をロンドン金融グループが提案、却下。
*1896年	この前後、多数の鉄道建設計画が外国人により提案されたが、いずれも認可せず。
1897年3月	<b>バンコク＝アユタヤー間71キロが開通。のちタイ鉄道元年とする。</b>
1897年4月	政府とキャンベルの間の関係が紛糾。オランダ人ボッセに調停を任せる。 （調停失敗→1899年2月、イギリス人クラークを新たな調停者に任命）
1897年10月	サイアム鉄道管理規則を制定、公布する。
1899年6月	<b>政府「鉄道建設3原則」を決定。主要路線をすべて鉄道局が建設する方針</b>
1899年7月	ベッブリー線の着工式、国王臨席のもと行なわれる。
1899年9月	鉄道局のタイ人を初めてイギリスに技術研修生として派遣する。
1900年4月	ベートゲ鉄道局長コレラで病死。5月／ドイツ人技師ゲーアツを2代目局長に。
1900年11月	<b>バンコク＝コーラート間が開通、国王臨席のもと開通式典を行なう。</b> 8年の建設期間、32名のヨーロッパ人と7000名以上の区苦力の犠牲者を出す クラーク調停。政府はキャンベルに275万バーツの賠償金を支払うことを決定
1901年3月	北部線、バーンパーチャー＝ロップリー間が開通。北部線の路線を最終決定。
1901年4月	フランスのインドシナ・雲南鉄道会社が設立される。以後、政治問題に発展。
1901年5月	コーラート線建設の効率性と建設費をめぐるイギリス人財務顧問とドイツ人
*1901年	鉄道局長が激しく応酬。同時に鉄道建設をめぐる英、仏、独の対抗が顕在化。
1902年7月	北タイのプレーでシャン族の叛乱。北部線の建設事業に拍車が掛かる。
1903年2月	ターチーン鉄道会社の設立を認可（国王勅許会社）
1903年4月	バンコクノイ＝ベッブリー間150キロが開通／フランスがコーラート線
1904年2月	タイとフランスの間で領土協定を締結。
1904年6月	北部線建設に日本人労働者を雇用するよう日本領事館が圧力、国王が反対する。
1904年7月	ドイツ人技師ヴァイラーが3代目鉄道局長に就任（1917年6月まで）
1905年1月	私鉄ターチーン鉄道33キロが開通。
1905年3月	第1回鉄道借款（100万ポンド、利率4・5％）をロンドンとパリで公募。
1905年3月	デンマーク人ウエステンホルツ、マラヤ半島縦断道路計画を提案、話題になる。
1905年7月	メークロン鉄道会社の設立を認可（国王勅許会社）
1905年10月	サイアム路面電車の開業式典が、国王臨席のもと行なわれる。
1905年11月	北部線、ロップリー＝パークナムポ（ナコンサワン）間117キロが開通。
1905年12月	海軍兵学校が第1期研修生11名を日本に派遣。日本陸軍が受け入れる。
1906年2月	イギリス投資家、ベッブリー＝ケダー間の鉄道建設計画提案、認可せず。
1906年5月	国王、陸軍大臣を日露戦争の戦勝式典参加のため東京に派遣。翌年、軍艦を発注
1906年6月	陸軍工兵課を工兵局に格上げ。エンジニア関係の中心となる。

表 I-1 タイ鉄道建設と鉄道の発展略史（1856-1941年）

年 月	主要事項
1906年11月	土木大臣、タイ人のエンジニアリング専攻の留学生研修を提案するが、大臣会議で却下
1907年1月	第2回鉄道借款（300万ポンド）を英、仏、独の銀行が引受ける。
1908年1月	東部線、バンコク＝チャチュンサオ間61キロが開通。
1908年1月	北部線、パークナムポ＝ピサヌローク間139キロが開通。
1909年3月	<b>第3回鉄道借款（400万ポンド、利率4%）を連邦マレー鉄道と締結</b> 見返りに、タイ政府はケダー、ケランタン、トレンガヌ、ブルリスの南4県をイギリスに割譲。南部線建設責任者にはイギリス人を任命することが条件。
1909年4月	資金の不足を理由に、北部線の建設を中断。ドイツ人技師を多数解雇する。
1909年4月	土木大臣、タイ人技師養成学校の設立を提案。大臣会議で却下される。
1909年6月	イギリス人ギッティンズを南部線建設総責任者に任命。
1909年8月	北部線、バーンダーラー＝ウッタラディット間51キロが開通。
1910年6月	<b>マッガサン鉄道工場が完成する（1907年から建設）</b>
1911年2月	陸軍工兵局のなかに工兵訓練学校を設立。
1911年12月	北部線のドイツ人技師は1909年の34名から16名に減少。
1912年4月	中断していた北部線デーンチャイ＝チェンマイ間の建設を再開する。 同時に中国人苦力に替えてラオス人や地元住民を投入する。
1913年4月	<b>鉄道局を北部線局（標準軌）と南部線局（メートル軌）に分割する。</b>
1913年6月	チュラーロンコーン国王文官官吏学校内にエンジニア学校を新設。
1914年6月	土木省を運輸省に改組。鉄道局をそのもとに置く。
1914年12月	陸軍工兵局のなかに鉄道課を置く。
1916年4月	北部線、メーチャー＝ラムパーン間42キロが開通。
1916年12月	<b>バンコクから南タイへの鉄道（南部線）が全面開通。</b>
1917年6月	<b>ブラチャット（クロムマクン・ガムペーンペット）初代タイ人鉄道局総裁</b> 北部線局と南部線局を統合、サイアム鉄道局とする。
1917年7月	<b>第一次大戦に参戦、ドイツに宣戦布告。ドイツ人技師を逮捕・国外追放</b> 道路局を鉄道局に併合／タイ人による鉄道運営方針を決定。
1917年8月	ドイツ人技師追放後のポストに日本人を雇用するように日本大使館が申し入れ。
1917年10月	チュラーロンコーン大学に工学部を設置。初代工学部長は元鉄道局技師。
1918年3月	北部線のクンターン・トンネルが開通（工事貫通は1915年10月）
1918年6月	鉄道奨学生第1期生の合格発表。全員アメリカに留学（3期生からイギリス）
1918年7月	<b>英領マレー鉄道と接続／ハジャイーパデンバサル間が開通。</b>
1919年9月	北部線、東部線、東北部線をメートル軌に統一する10カ年計画を国王が認可。
1919年11月	北部線延長工事再開。技師、熟練工不足のため陸軍工兵局エンジニア部隊を投入
1920年4月	ブラチャット鉄道局総裁、1年間の欧米諸国鉄道視察に出発する。
1920年5月	北部線、チェンマイまでのレール敷設が完成。1892年3月が北部線建設開始
1920年11月	軌道統一の工事開始。総工費155万バーツ。アジアでは最初の事業となる。
1921年2月	サイアム路面電車の運転手・労働者がストライキ（最初の本格的な労働運動）
1921年4月	ギッティンズ鉄道局顧問が退職。ブラチャット鉄道局総裁、新人事新方針を公表 <b>外国人技師の新規採用は以後行なわないことを明らかにする。</b>
1921年8月	<b>鉄道・道路整備法を制定、公布する。政府の鉄道集中管理を強化。</b>
1921年11月	バンコクノイ＝スンガイコーロック間1144キロが開通。
1921年9月	ディーゼル電気機関車の導入の検討を開始する。
1922年1月	<b>バンコク＝チェンマイ間の開通式典が行なわれる。北部線が全面開通。</b>
1922年11月	バンコク＝チェンマイ間で急行列車運行開始。所要時間は25時間半。
1923年1月	バンコク路面電車がストライキ。12月末と1月半ばの2回。
1924年1月	ブラチャット鉄道局総裁、11カ月のヨーロッパ鉄道視察に出発。
*1923年	マッガサン鉄道工場で29名の学生研修生と4名の機関手訓練生を受け入れる。

表I-1 タイ鉄道建設と鉄道業の発展略史（1856-1941年）

年 月	主要事項
1924年5月	コーラートからコーンゲンへの東北部線延長工事を開始する。
1924年10月	鉄道局の名称をRoyal Railways Departmentに変更。
1925年1月	東部線、チャチュンサオ＝ガビンブリー間100キロが開通。
*1925年	この年から鉄道奨学生が帰国。鉄道局で技師補佐として勤務を開始する。
1926年2月	サームセーン発電所を鉄道局に移管。電気信号課と電気技師長のポストを新設。 バヤータイパレス鉄道ホテルの開業式典を国王臨席のもと行なう。
1926年4月	商務省と運輸省を統合。ブラチャット鉄道局総裁を兼務のまま初代大臣に任命。
1926年11月	<b>東部線、カンボジアと接続。バンコク＝アランヤプラテート間が開通。</b>
1927年1月	<b>チャオプラヤー川を結ぶラーマ6世王橋の開通式典、国王臨席下で実施</b>
1927年1月	ラーマ7世王、歴代国王としては初めてチエンマイ、北タイを訪問。
1927年3月	バンコク＝バーンスー間の複線工事が完了。
1928年2月	ブラチャット鉄道局総裁が退任、後任は道路局長プラヤ・サラサートシリラック。
1928年8月	マッガサン鉄道工場内に新しい機関車修理工場が完成。熟練工の不足が深刻化。
*1928年	鉄道局のタイ人技師を中心に「サイアム・エンジニア協会」を設立する。
1929年1月	国王・王妃、列車を利用して初めて南タイ全域訪問に出発。
1929年8月	バンコク近郊の列車電化計画を、政府が決定。
1930年4月	最初のタイ人マッガサン鉄道工場長が実現する。
1930年4月	<b>メートル軌への統一事業が完了する（工事開始は1920年11月）</b>
1930年4月	東北部線、ウボンラーチャーターニーまで開通する。
1931年1月	日本の鉄鋼メーカー、初めて鉄橋の構造物の受注に成功、以後積極化。
1931年4月	経済不況の深化に伴い、運賃の大幅な引き下げと山岳部特別料金制度を廃止。
1931年12月	バンコク＝ベナン間にディーゼル電気機関車導入。31時間半から26時間半へ
1932年6月	立憲革命が起こる。ブラチャット商務運輸大臣退任。鉄道局職員、他部局へ転出
1932年8月	<b>鉄道局で大幅な機構改革。すべての部局長課長を鉄道奨学生に替える。</b>
1932年10月	路面電車労働者協会が発足する。タイ最初の労働組合。
1933年3月	バンコク＝チエンマイ間にディーゼル電気機関車導入。26時間から20時間半
1933年10月	東北部線、コーンゲンまで開通する。
1933年4月	路面電車協会がストライキを決行。
1933年10月	ボワラデート親王の叛乱。鉄道局幹部が関与した疑いで多数逮捕。
1934年1月	一方、政府鎮圧軍に協力した鉄道局職員・労働者も多く、分裂状況が生まれる。
1934年4月	マッガサン鉄道工場労働者800名がストライキとデモを実施する。 <b>マッガサン鉄道工場労働者2000名がストライキ。タイ最大の労働運動</b> <b>政府は鉄道局総裁、運輸部長、鉄道工場長に軍人を「代行」として派遣</b>
1934年5月	軍がマッガサン鉄道工場に調査団を派遣。3カ月滞在、軍との関係が強化される
*1934年	外国留学組のサイアムエンジニア協会に対抗してチュラーロンコーン大学工学協会が発足
1935年6月	チュラーロンコーン大学工学部が、32名に対して初めて「学士」の資格を授与 （それまでは卒業証書で学士ではなく、エンジニアになる資格を持たなかった）
1936年3月	8輻の機関車車輛を、日本の合同車輛メーカーグループが初めて受注に成功。
1936年6月	内務省、「道路整備事業18カ年計画」を公表。総額1億5300万バーツ。
1937年2月	<b>陸軍工兵局長ルワン・セーリールンリットを鉄道局総裁に任命。</b>
1937年8月	マッガサン鉄道工場設備拡張委員会を設置。ただし、のち戦争のため中断する。
1938年5月	タイ鉄道局で大幅な機構改革。鉄道局総裁を鉄道局長に改組。
1940年6月	マッガサン鉄道工場内に鉄道技術学校を設立。
1941年6月	東北部線、ウドンターニーまで開通。
（1951年6月）	タイ鉄道局を廃止。国営企業「タイ国鉄」を新設する。運輸省の管轄。

（注）本書の「タイ鉄道関連年表」ほかより筆者作成。

表 I-2 タイにおける鉄道発展の指標 (1897-1941年)

年度*	総延長距離 (キロメートル)	累積投資額 (1000万-)	総収入 (1000万-)	和当り収入 (バーツ)	純利益 (1000万-)	乗客数 (1000人)	貨物輸送量 (1000トン)
1897	125	8,000	231	1.51	54	276	7
1898	125	8,200	435	2.15	143	417	22
1899	125	8,200	552	2.62	164	497	30
1900	264	17,500	643	2.60	263	440	34
1901	306	19,400	1,112	3.13	543	850	61
1902	306	19,400	1,450	3.29	698	1,073	91
1903	457	27,279	1,972	3.13	976	1,647	91
1904	457	27,279	2,312	3.39	1,213	2,011	109
1905	574	30,769	2,780	3.50	1,578	2,217	139
1906	574	35,261	3,511	3.36	2,011	2,640	190
1907	774	37,953	3,762	3.06	2,219	2,655	315
1908	843	52,174	4,188	2.77	2,249	2,957	257
1909	927	57,003	4,303	2.78	2,310	2,955	250
1910	927	58,877	4,526	2.52	2,417	3,155	314
1911	1,008	61,450	4,623	2.54	2,619	3,132	298
1912	1,018	62,254	4,368	2.29	2,422	3,114	293
1913	1,257	73,003	5,380	2.61	3,064	3,562	415
1914	1,463	82,433	5,821	2.46	3,063	3,751	467
1915	1,668	92,065	6,422	2.50	3,480	3,959	509
1916	2,029	105,840	7,080	2.57	3,667	4,230	513
1917	2,120	110,981	7,523	2.64	3,491	4,299	548
1918	2,215	117,019	9,254	2.76	3,659	4,646	606
1919	2,215	120,824	10,257	3.16	4,971	5,332	586
1920	2,252	125,055	9,651	2.67	4,020	4,856	539
1921	2,370	131,220	10,774	2.78	4,831	4,942	781
1922	2,392	143,328	11,547	2.95	5,043	4,841	851
1923	2,392	145,646	12,686	3.04	5,867	5,050	975
1924	2,490	148,611	13,879	3.22	7,100	5,649	981
1925	2,581	160,020	16,117	3.25	9,000	6,006	1,156
1926	2,738	166,918	16,857	3.33	9,584	6,095	1,133
1927	2,799	175,042	20,584	3.63	11,194	6,682	1,379
1928	2,833	179,245	20,465	3.30	11,003	6,462	1,402
1929	2,862	182,057	19,330	3.05	10,215	6,303	1,422

表 I-2 タイにおける鉄道発展の指標（1897-1941年）

年度*	総延長距離 (キロメートル)	累積投資額 (1000バーツ)	総収入 (1000バーツ)	和当り収入 (バーツ)	純利益 (1000バーツ)	乗客数 (1000人)	貨物輸送量 (1000トン)
1930	2,922	185,948	16,182	2.67	6,522	5,284	1,281
1931	2,996	190,535	10,755	2.08	2,481	3,631	1,091
1932	2,996	195,539	10,814	2.00	3,704	3,253	1,065
1933	3,100	199,481	10,785	1.86	3,847	3,259	1,148
1934	3,100	199,644	13,061	2.00	5,853	4,510	1,460
1935	3,100	199,894	13,752	2.07	5,985	5,112	1,415
1936	3,100	200,570	15,096	2.24	6,976	5,672	1,414
1937	3,100	201,039	13,925	2.14	5,718	5,556	1,590
1938	3,100	201,435	15,855	2.33	6,949	5,722	1,667
1939	3,130	203,029	19,300	2.54	10,074	7,674	2,049
1941	3,272	204,616	21,873	2.76	11,677	7,729	1,828

(注) (1) 年度は1941年を除いて、当年の4月1日から翌年の3月31日までの1年を指す。

したがって総延長距離数は翌年の3月末の数字を示す。

(2) 1940年は暦年の変更のため、連続的数字をとれない。

(出所) タイ国鉄『タイ国鉄50年史』（タイ文）、付表より作成。

表 I - 3 タイにおける鉄道建設投資、総収入、支出、国庫収益（1897-1941年）												（単位：1000バーツ）	
	鉄道建設											国庫移転	借入金
年度	投資	累積投資	総収入*	旅客収入	貨物収入	総支出	管理費	保線作業	機械・ビル	列車運行	新規事業	純収益	返済
1897	6,000	8,000	231	188	42	147	....	....	....	....	....	54	30
1898	2,000	8,200	435	314	116	232	....	....	....	....	....	143	60
1899	0	8,200	552	370	177	314	....	....	....	....	....	164	74
1900	3,700	17,500	643	404	232	342	....	....	....	....	....	263	38
1901	1,700	19,400	1,112	678	424	523	....	....	....	....	....	543	46
1902	0	19,400	1,450	876	558	669	....	....	....	....	....	703	78
1903	7,880	27,279	1,972	1,363	580	887	....	....	....	....	....	976	109
1904	0	27,279	2,312	1,581	697	963	....	....	....	....	....	1,213	136
1905	3,489	30,769	2,780	1,873	869	1,026	....	....	....	....	....	1,578	176
1906	4,492	35,261	3,511	2,313	1,156	1,276	....	....	....	....	....	2,011	224
1907	2,691	37,953	3,762	2,393	1,328	1,304	....	....	....	....	....	2,219	239
1908	14,220	52,174	4,188	2,796	1,345	1,657	....	....	....	....	....	2,249	282
1909	4,829	57,003	4,303	2,760	1,484	1,706	....	....	....	....	....	2,310	287
1910	1,874	58,877	4,526	2,824	1,632	1,788	....	....	....	....	....	2,417	321
1911	2,572	61,450	4,623	2,993	1,556	1,676	....	....	....	....	....	2,619	328
1912	804	62,254	4,368	2,770	1,516	1,624	....	....	....	....	....	2,422	322
1913	10,749	73,003	5,380	3,248	1,889	1,951	43	630	763	473	39	3,064	365
1914	9,429	82,433	5,821	2,471	2,089	2,360	44	825	841	514	135	3,063	398
1915	9,632	92,065	6,422	3,749	2,311	2,483	87	852	913	537	92	3,480	459
1916	13,775	105,840	7,080	4,155	2,502	2,891	102	993	1,129	599	66	3,667	522
1917	5,140	110,981	7,523	4,120	2,886	3,476	112	1,196	1,257	672	236	3,491	556
1918	6,037	117,019	9,254	5,300	3,316	5,010	249	1,163	1,612	721	792	3,659	585
1919	3,805	120,824	10,257	6,185	3,409	4,682	249	1,556	1,708	805	362	4,971	604
1920	4,231	125,055	9,651	5,623	3,378	5,005	248	1,726	1,926	955	149	4,020	626
1921	6,164	131,220	10,774	5,611	4,507	5,286	257	1,609	2,084	948	386	4,831	657





表 I-4 鉄道業発展の国際比較：総延長距離 （1860－1940年）  
（単位：キロ数）

年次	イギリス	ドイツ	アメリカ	日 本	インド	タ イ
1860	14,603	11,089	49,286	-	1,542	-
1870	21,000	18,876	85,167	-	8,637	-
1880	25,060	33,838	186,111	123	15,764	-
1890	27,827	42,869	334,979	2,251	27,227	-
1900	30,079	51,678	416,461	5,999	40,396	264
1905	31,456	56,739	493,728	7,793	46,084	574
1910	32,184	61,209	566,099	8,661	52,767	927
1915	32,650	62,091	629,446	14,094	59,585	1,668
1920	32,707	57,545	654,309	15,771	61,957	2,252
1925	32,849	57,716	672,613	20,038	64,707	2,581
1930	32,632	58,176	691,811	24,035	70,565	2,922
1935	32,450	58,841	674,664	26,539	72,126	3,100
1940	32,094	61,940*	653,356	27,289	72,144	3,272

（注）\*1939年の数字。インド（1915年以降）、タイは会計年度を指す。

したがって、タイの場合には1910年は1911年3月末現在の数字。

日本は国鉄、私鉄、軌道電車の合計を示す。

（出所）イギリス、ドイツ、アメリカ：B.R. Mitchell, *Europe Historical Statistics 1750-1988*, New York: Stockton Press, 1992, pp.655-663;

インド：Headrick, D.R. *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism 1850-1940*, Oxford University Press, 1988, p.55;

日本：南亮進『長期経済統計12巻 鉄道と電力』東洋経済新報社、1965年、204－205頁。

タイ：タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』、バンコク、1970年、付録表。

表 I-5 鉄道業発展の国際比較：旅客輸送人キロ／5カ年平均（単位：100万人キロ数）

5カ年平均	ドイツ	フランス	日 本	インド	タ イ
1890-94	12,120	9,162	975	8,281	....
1895-99	16,400	11,482	2,533	9,425	....
1900-04	21,740	13,360	3,162	12,275	....
1905-09	29,720	15,220	4,462	17,591	....
1910-14	38,875*	17,080	5,990	23,497	....
1915-19	....	12,200	9,905	27,781	215*
1920-24	....	26,560	17,283	30,713	231
1925-29	47,520	27,860	22,922	33,353	309
1930-34	35,940	26,360	24,140	28,482	196*
1935-39	48,200*	23,100	37,026	29,473	....

（注）（1）インド（1915年以降）、タイは会計年度を指す。

（2）ドイツの\*は、それぞれ1910-13年と1935-38年の4カ年の平均。

（3）タイ\*は、それぞれ1916-19年と1930-33年の4カ年の平均。

（出所）イギリス、ドイツ、アメリカ：B.R. Mitchell, Europe Historical Statistics 1750-1988, New York, M Stockton Press, 1992, pp.677-685;

インド：Headrick, D.R. The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism 1850-1940, Oxford: Oxford University Press, 1988, p.57;

日本：南亮進『長期経済統計12巻 鉄道と電力』東洋経済新報社、1965年、192-193頁。

タイ：タイ鉄道局『年次営業報告書』各年次版より集計。

表 I-6 タイにおける鉄道建設計画申請の一覧(1859-1909年)

年月日	申請者(国籍)	建設区間	許認可
1859年7月	英/Wise of Lloyd's	クラ地峡横断鉄道。サイアム鉄道会社の設立計画	建設せず
1886年9月	不 明	バンコク=バーンマイ間。認可される	認可せず
1888年7月	英/Holt S. Hallett	バンコク=チェンマイ間	建設せず
1890/91年	Joachim Grassi	チャントブリー=バツタンバン間。認可	のち廃棄
1891年3月	英/Charles Dunlop	南タイのソングラー=グリム間。認可される。	認可せず
1892年9月	英/Frederick Clarke	バンコクと東部タイのサゲーオ間	認可せず
1892年11月	Grassi Brothers	バンコク=バツタンバン間	認可せず
1894/95年	英/J. McCarthy	アユタヤー=ウッタラディット間	認可せず
1895年1月	デ/Plessis de Rischleu	バンコク=ナコンパトム=カーンチャナブリー間	認可せず
1894/95年	デ/W.H. Andersen	バンコク=バツタンバン間	認可せず
1895年5月	タイ/Phraya Maha-yok	バンコク=チャチュンサオ間	認可せず
1895年10月	伊/Captain Gerini	サラブリー=ロムサック=ルーイ=チェンカン間	認可せず
1896年6月	英/Keith Anstruther	バンコク=チェンマイ間	認可せず
1896年9月	英/Major G. Schau	ペップブリー=チュムポン=クラ地峡=ラノーン間	認可せず
1896年9月	デ/Plessis de Rischleu	バンコク=レームテーン(東部タイ)	認可せず
1896年9月	英/Sir Edward Thornton	バンコク=チュライ=クラ地峡。	認可せず
1896年9月	英/W.H. Newman ほか	バンコク=チェンマイ間。1年半の検討	却 下
1896年10月	英/J. McCarthy	バンコク=ウッタラディット間	認可せず
1896年10月	米/L.E. Bennett	バンコク=チャチュンサオ間	認可せず
1896年10月	Louis Maria Xavier	バンコク=バーンマハーチャイ(サムットサーコン)間	認可せず
1896年10月	Joseph Ferrando	ランシット運河=ナコンナーヨック=プラーチーン=ガビンブリー	認可せず
1896年10月	タイ/Phraya Maha-yotha	バンコク=レームテーン(東タイ)間	認可せず
1897年1月	英/Borneo Company	アユタヤー=チェンマイ(チャオブラヤー川沿岸線)	認可せず
1898年5月	デ/P.B.C. Kinch	バンコク=ペップブリー間	認可せず
1898年12月	米/L.E. Bennett	バンコク=ラートブリー=ペップブリー間	認可せず
1904年3月	タイ/Chaophraya Surasak	東部タイ・シーラーチャーに軽便鉄道の建設	認可せず
1904年5月	タイ/Krommun Narathip	ランシット運河=プラーチーンブリー間	認可せず
1905年3月	タイ/地元住民	南タイのナコンシータンマラート=ローンビブーン間	認可せず
1905年7月	独/Schmidt, Fertsch & Co.	南タイのサラブリー=タンヤブリー間	認可せず
1906年2月	英/Louis T. Leonowens	南タイのペップブリー=ナコンシータンマラート=ケダー間	認可せず
1906年11月	英/R.W. Duff、金融グループ	南タイのペップブリー=英領マラヤ間の鉄道建設	認可せず
1909年1月	蘭/Arthur Hoogeruwerf	南タイのパッタニー=サイブリー=ケダー	認可せず

(注) デはデンマークを指す。産業用軽便鉄道の建設申請は除く。

(出所) Holm, David, "The Role of the State Railways in Thai History, 1892-1932,"

Ph D. dissertation, Yale University, 1977, pp.251-256 より作成。

表Ⅱ-1 タイの国家財政と鉄道収入(1895-1939年)

年次	合 計	アヘン1 (1)	アヘン2 政府直営	酒販売1 (2)	酒販売2 政府直営	賭 博 (3)	富くじ (4)	徴税請負い 小 計	土地税	人頭税	直接税	関 税	森林収入	鉱山収入	政府事業	鉄道収入	鉄道／総収入 (%)
1895	18,075	2,567	-	2,590	-	2,777	1,219	9,957	1,129	428	1,557	2,141	137	536	113	-	
1896	20,645	2,514	-	2,774	-	2,949	1,221	10,319	1,697	558	2,255	2,302	333	764	491	-	
1897	24,808	2,871	-	3,128	-	4,224	1,192	12,442	1,602	1,372	2,974	2,647	572	448	447	-	
1898	28,498	2,935	-	3,680	-	4,677	1,401	13,585	2,763	1,153	3,916	2,638	1,069	321	734	393	1.4
1899	29,920	4,569	-	3,730	-	4,678	1,621	15,503	2,667	1,679	4,346	2,909	783	626	796	488	1.6
1900	35,611	5,432	-	3,412	-	5,244	1,524	16,578	2,995	3,129	6,124	3,060	1,468	1,239	1,268	811	2.3
1901	36,157	5,072	-	4,353	-	5,460	1,909	17,588	3,145	2,407	5,552	4,726	1,100	747	1,538	1,113	3.1
1902	39,152	7,080	-	3,859	-	4,566	1,997	18,550	3,163	2,548	5,711	4,685	1,115	1,106	2,122	1,451	3.7
1903	43,458	6,972	-	4,142	-	5,546	2,097	19,357	2,941	3,363	6,304	4,535	1,334	1,082	2,617	1,974	4.5
1904	46,046	6,403	-	4,499	-	6,879	2,291	20,608	3,764	3,182	6,946	5,521	1,706	1,021	3,026	2,312	5.0
1905	50,455	10,260	-	4,100	64	5,733	2,391	22,994	3,859	4,138	7,997	5,565	2,055	1,210	3,539	2,781	5.5
1906	55,515	7,693	1,173	3,818	129	3,605	2,698	18,160	7,579	4,929	12,508	5,974	1,473	1,537	4,478	3,512	6.3
1907	54,284	1,705	7,946	3,216	744	3,507	2,890	11,625	7,639	3,952	11,591	5,634	1,689	1,095	4,783	3,766	6.9
1908	58,920	363	14,151	2,191	1,018	3,077	3,185	9,063	7,101	5,051	12,152	6,075	1,713	826	5,121	4,188	7.1
1909	60,686	-	11,253	358	5,967	3,332	2,919	6,959	8,004	6,884	14,888	5,780	1,735	919	5,359	4,304	7.1
1910	61,355	-	11,517	130	6,130	3,431	3,070	6,774	7,303	6,954	14,257	6,374	1,762	1,186	5,608	4,527	7.4
1911	59,462	-	11,697	5	6,083	2,994	3,032	6,112	6,044	7,342	13,386	5,121	1,465	2,034	5,804	4,661	7.8
1912	64,776	-	14,163	-	5,786	3,463	3,630	7,457	6,859	6,981	13,840	5,381	1,701	2,783	5,687	4,445	6.9
1913	72,093	-	14,943	-	6,350	3,536	3,481	7,406	8,379	7,315	15,694	7,775	1,822	2,303	6,599	5,381	7.5
1914	71,146	-	16,190	-	6,302	3,168	3,536	7,018	8,615	7,441	16,056	7,099	1,264	1,482	7,097	5,821	8.2
1915	74,356	-	16,560	-	6,217	3,704	3,465	7,462	8,218	7,688	15,906	7,260	1,606	2,428	7,782	6,422	8.6
1916	79,498	-	19,276	-	7,509	2,840	47	3,210	10,076	8,069	18,145	7,787	1,926	2,777	8,417	7,080	8.9
1917	82,463	-	21,180	-	8,622	6	2	325	8,677	8,341	17,018	8,040	2,651	4,944	9,098	7,523	9.1
1918	87,814	-	21,444	-	10,552	4	2	421	8,832	8,410	17,242	6,817	2,466	7,351	10,945	9,254	10.5
1919	90,682	-	23,222	-	10,943	1	-	505	7,466	9,251	16,737	7,108	3,160	4,583	12,213	10,258	11.3

表Ⅱ-1 タイの国家財政と鉄道収入（1895—1939年）																	
年次	合 計	アヘン1 (1)	アヘン2 政府直営	酒販売1 (2)	酒販売2 政府直営	賭 博 (3)	富くじ (4)	徴税請負い 小 計	土地税	人頭税	直接税	関 税	森林収入	鉱山収入	政府事業	鉄道収入	鉄道／総収入 (%)
1920	80,340	-	19,889	-	8,220	-	-	419	6,225	8,176	14,401	6,231	3,382	2,357	11,625	9,651	12.0
1921	79,625	-	18,808	-	8,063	-	-	263	9,704	7,749	17,453	8,993	3,211	1,311	12,795	10,774	13.5
1922	78,077	-	16,565	-	8,448	-	-	261	9,799	7,207	17,006	9,447	3,023	1,622	13,540	11,547	14.8
1923	81,599	-	17,650	-	8,883	-	-	243	10,282	6,930	17,212	10,254	3,775	2,651		11,687	14.3
1924	85,182	-	16,447	-	9,635	-	-	221	10,502	7,127	17,629	10,276	3,384	3,152	15,608	12,878	15.1
1925	92,713	-	18,213	-	10,470	-	-	200	10,178	7,036	17,214	11,369	3,397	3,826	18,898	16,117	17.4
1926	100,591	-	18,001	-	10,873	-	-	197	11,821	10,060	21,681	11,442	3,823	4,339	20,908	16,857	16.8
1927	117,443	-	18,183	-	12,149	-	-	266	12,835	10,047	22,882	21,238	4,550	4,009	24,815	20,585	17.5
1928	106,963	-	16,915	-	11,192	-	-	240	11,426	9,723	21,149	20,234	4,723	3,008	24,716	20,465	19.1
1929	107,118	-	15,291	-	10,468	-	-	293	10,306	9,687	19,993	20,742	5,073	3,122	23,667	19,330	18.0
1930	96,322	-	12,822	-	8,660	-	-	259	9,592	9,589	19,181	17,251	4,681	2,333	20,983	16,183	16.8
1931	78,948	-	9,266	-	6,386	-	-	90	10,416	9,085	19,501	17,080	3,258	1,833	15,211	10,756	13.6
1932	79,651	-	8,664	-	6,226	-	-	22	8,828	7,743	17,336	21,799	2,494	1,955	14,901	10,814	13.6
1933	83,735	-	8,093	-	6,290	-	-	181	7,480	7,369	15,826	24,804	2,844	3,485	14,887	10,785	12.9
1934	94,005	-	8,250	-	7,366	-	-	179	7,751	6,196	15,723	28,785	3,226	4,626	17,203	13,061	13.9
1935	94,663	-	8,237	-	7,433	-	-	178	7,072	6,921	15,701	28,782	3,615	3,936	18,179	13,752	14.5
1936	120,319	-	10,047	-	8,014	-	-	113	7,681	7,254	16,721	36,900	4,194	4,995	19,907	15,144	12.6
1937	109,412	-	9,899	-	7,166	-	-	-	5,705	6,923	14,708	32,093	4,313	6,976	18,999	13,995	12.8
1938	113,233	-	10,388	-	6,978	-	-	-	7,422	7,738	18,022	36,368	3,775	5,267	21,111	15,928	14.1
1939	141,330	-	12,747	-	15,988	-	-	-	226	-	4,345	40,970	4,493	9,336	24,823	19,381	13.7
(注) (1)「徴税請負い」は徴税請負人に任せアヘン(1)、酒販売(2)、賭博(3)、富くじ(4)の小計。政府直営による収入を含めない。																	
(2) 森林収入、鉱山収入は、主としてヨーロッパ企業、商会对して与えたコンセッションに対するロイヤリティ収入。																	
(3) 直接税には〇〇を含む。																	
(出所) Ministry of Finance (Siam), Report of the Financial Adviser, upon the Budget of the Kingdom of Siam, 各年次版より筆者作成。																	

表Ⅱ-2 タイにおける財政支出と鉄道・道路関連(1)(1892-1903年)							
(単位: 1000バーツ、%)							
		一般会計					鉄道／
年度		合 計	土木省 (運輸省)	鉄道建設	鉄道運営	鉄道小計	総支出 (%)
1892	予算						
	支出	14,918	5,075	2,119	-	2,119	14.2
1893	予算						
	支出	18,174	3,326	1,127	-	1,127	6.2
1894	予算						
	支出	12,487	3,759	1,431	-	1,431	11.5
1895	予算						
	支出	12,685	3,802	1,530	-	1,530	12.1
1896	予算						
	支出	18,482	6,151	1,592	-	1,592	8.6
1897	予算						
	支出	23,996	7,722	3,185	-	3,185	13.3
1898	予算						
	支出	23,787	7,844	3,416	170	3,586	15.1
1899	予算						
	支出	27,052	6,985	3,224		3,224	11.9
1900	予算	32,669		2,920	303	3,223	9.9
	支出	31,841	5,547	3,897		3,897	12.2
1901	予算	38,074	4,695	2,000	650	2,650	7.0
	支出	36,646	4,695	4,361	570	4,931	13.5
1902	予算	38,971	4,695	2,000	700	2,700	6.9
	支出	39,248	5,608	2,788	968	3,756	9.6
1903	予算	43,908	5,968	3,069	996	4,065	9.3
	支出	43,908	5,968	3,069	996	4,065	9.3
(注) (1) 1892-97年は鉄道建設費のみ。							
1898-1905年までは、鉄道のなかに鉄道建設費と管理運営費の両方を含む。							
(出所) Ministry of Finance, Report of the Financial Adviser, upon the Budget							
of the Kingdom of Siam, 各年次版より作成。							

表Ⅱ-3 タイにおける財政支出と鉄道・道路関連（2）（1904-1923年）（単位：1000パーツ）																
		一般会計				特別会計（鉄道借款を財源）			特別会計（国庫留保金）							鉄道／ 総支出
年度		合 計	土木省	鉄道	道路	合 計	北部線	南部線	合計	北部線	南部線	軌道統一	東部線	東北部線	鉄道他	
1904	予算	47,241	2,856	1,042												2.2
	支出	46,635	2,845	1,098	631	4,987	4,987									11.8
1905	予算	52,837	3,257	1,200	644	5,800	5,800									11.9
	支出	50,036	2,794	1,202	460	4,217	4,217									10.0
1906	予算	54,430	3,744	1,688	669	7,250	7,250									14.5
	支出	56,837	3,338	1,500	569	5,581	5,581									11.3
1907	予算	56,262	3,571	1,483	607	6,800	6,900									13.3
	支出	56,503	3,593	1,543	635	6,432	6,432									12.7
1908	予算	60,600	3,954	1,932	475	6,000	6,000									11.9
	支出	58,379	3,921	1,939	463	4,295	4,294									9.9
1909	予算	62,929	4,056	2,043	463	5,000	5,000									10.4
	支出	58,845	3,894	1,993	434	4,042	3,313	680	665		665					10.5
1910	予算	60,523	3,941	2,119	445	6,864	2,200	2,939	2,560		2,560					14.0
	支出	59,077	3,846	2,154	430	3,713	663	2,557	2,247		2,247					8.6
1911	予算	62,236	4,117	2,172	533	9,821	1,315	6,491	1,854		1,854					16.0
	支出	64,017	3,853	2,032	.....	5,351	400	3,764	1,444		1,353					10.7
1912	予算	61,582	4,105	2,216	.....	14,149	2,650	9,930	1,079		271					19.6
	支出	63,642	4,316	2,101	744	9,049	1,016	6,843	1,274		736					14.5
1913	予算	64,599	4,898	2,402	875	15,024	3,900	9,919	823							20.2
	支出	63,220	4,627	2,306	714	10,101	2,202	7,000	1,051		35					15.5
1914	予算	67,997	5,211	2,773	762	15,997	3,900	10,138	616							19.9
	支出	65,536	5,087	2,757	561	7,534		7,534	3,857	1,976	477					16.6

表Ⅱ-3 タイにおける財政支出と鉄道・道路関連(2) (1904-1923年) (単位: 1000バーツ)

[illegible]

(注) (1) 特別会計は、1904年2月の英仏独の銀行団から借りた鉄道建設借款200万ポンドと、1907年3月にイギリスから借りた

鉄道建設借款400万ポンドを財源とする。(2) 国庫留保金による特別会計は、鉄道収入の移転を財源とする。

(3) 1908年から特別会計2には、鉄道だけでなくバンコク水道事業が、さらに1913年からは灌漑事業が計上される。

(出所) Ministry of Finance, Report of the Financial Adviser, upon the Budget of the Kingdom of Siam, 各年次版より作成。



表Ⅱ-4 タイにおける財政支出と鉄道・道路関連(3) (1924-1938年) (単位: 1000バーツ)												
		一般会計			資本会計							鉄道／
年次		合 計	鉄道	道路	合 計	北部線	南部線	軌道統一	東部線	東北部線	鉄道他	総支出 (%)
1924	支出											
1925	予算	94,875	7,383	2,005								7.8
	支出	94,652		2,005	7,927	359		199	2,123	2,340	1,079	5.9
1926	予算	85,892		2,005	7,370				1,441	3,347		5.1
	支出	100,552		2,100	5,780			210	742	1,039	2,372	4.1
1927	予算	100,016		2,495	7,808				565	3,752		4.0
	支出	117,390		2,636	5,255			49	406	2,651	346	2.8
1928	予算	99,982		3,300	7,801					4,000		3.7
	支出	106,921		3,716	4,573					2,532	124	2.4
1929	予算	106,267		4,000	7,050					3,790		3.3
	支出	107,102		4,559	7,406				219	4,133	553	4.3
1930	予算	106,534		4,500	6,961					2,388		2.1
	支出	96,305		4,490	6,468					3,402	959	4.2
1931	予算											
	支出	87,482		4,155	4,873					1,684	1,752	3.7
1932	予算	74,455		2,429	4,000							
	支出	70,032		1,231								





表Ⅱ-5 タイ財政支出に占める鉄道建設と道路建設の比重の比較（1904-1938年）

(単位：1000パーツ、%)						
年度	総支出	鉄道関連	鉄道建設	道路建設	(2) / (1)	(3) / (1)
	(1)		(2)	(3)	(%)	(%)
1904	51,622	6,085	4,987	631	9.7	1.2
1905	54,253	5,419	4,217	460	7.8	0.8
1906	62,418	7,081	5,581	569	8.9	0.9
1907	62,935	7,975	6,432	635	10.2	1.0
1908	62,674	6,233	4,294	463	6.9	0.7
1909	63,552	6,651	4,658	434	7.3	0.7
1910	65,037	5,601	3,447	430	5.3	0.7
1911	70,812	7,549	5,517	.....	7.8	....
1912	73,965	10,696	8,595	744	11.6	1.0
1913	74,372	11,543	9,237	714	12.4	1.0
1914	76,927	12,744	9,987	561	13.0	0.7
1915	79,672	11,915	8,973	189	11.3	0.2
1916	79,477	10,270	6,857	769	8.6	1.0
1917	81,282	8,760	4,729	698	5.8	0.9
1918	98,986	9,444	3,849	853	3.9	0.9
1919	97,400	13,104	7,719	1,221	7.9	1.3
1920	100,819	16,263	10,498	1,470	10.4	1.5
1921	97,863	15,222	9,251	1,868	9.5	1.9
1922	95,964	12,178	5,674	1,991	5.9	2.1
1923	91,053	6,819	0	2,204	0.0	2.4
1924	....	....	....	....	....	....
1925	102,579	6,100	4,822	2,005	4.7	2.0
1926	106,332	4,363	1,781	2,100	1.7	2.0
1927	122,645	3,452	3,057	2,636	2.5	2.1
1928	111,494	2,656	2,532	3,716	2.3	3.3
1929	114,508	4,905	4,352	4,559	3.8	4.0
1930	102,773	4,361	3,402	4,490	3.3	4.4
1931	92,355	3,436	1,684	4,155	1.8	4.5
1932	70,032	0	0	1,231	0.0	1.8
1933	77,433	....	995	735	1.3	0.9
1934	79,792	....	634	1,057	0.8	1.3
1935	91,639	....	721	3,029	0.8	3.3
1936	110,547	....	721	4,500	0.7	4.1
1937	125,412	....	2,318	5,365	1.8	4.3
1938	132,930	....	2,432	8,254	1.8	6.2

(注) 表Ⅱ-3、Ⅱ-4より作成。

表Ⅱ-6 タイ鉄道建設費の支出明細（1907年3月末現在）（単位：パーツ）							
支出費目/路線名	コーラート線 (東北部線)	%	ロップリー線 (北部線)	バーナム線 (北部線)	ベップリー線 (南部線)	合 計	%
鉄道敷設距離数 (km)	264.0		42.5	117.5	151.0	575.0	
1. 土地収用	336,022	1.9	1,442	7,202	316,872	661,540	1.9
2. 土木工事	3,631,938	20.6	346,958	1,383,052	1,476,622	6,818,591	19.5
測量, 調査	127,396	0.7	4,908	67,903	28,184	228,392	0.7
伐採, 整地	97,677	0.6	9,587	59,029	54,150	220,444	0.6
土台作り, 砕石	3,406,865	19.3	332,463	1,236,120	1,394,288	6,369,755	18.2
3. 囲い作り	5,417	0.0		19	2,956	8,392	0.0
4. 踏み切り	11,242	0.1	175	1,047	381	12,845	0.0
5. 排水溝, 橋梁	1,561,927	8.8	273,505	446,027	1,044,429	3,325,897	9.5
排水溝*	490,329	2.8	43,629	216	33,619	567,796	1.6
木製橋梁	158,242	0.9	83,214	390,725	414,661	1,046,843	3.0
鉄製橋梁	913,356	5.2	146,662	55,086	596,149	1,711,258	4.9
6. トンネル	-	-	-	-	-	0	0.0
7. 軌道・レール	5,228,031	29.6	792,834	2,247,433	2,827,181	11,095,509	31.7
レール	1,825,446	10.3	301,139	882,575	1,493,053	4,502,223	12.9
砂利石	1,454,170	8.2	281,178	767,853	738,743	3,241,952	9.3
枕木	950,524	5.4	143,160	309,228	328,276	1,731,193	4.9
資材運搬, レール敷設	534,695	3.0	24,986	272,487	234,267	1,066,438	3.0
保守作業	463,196	2.6	42,371	15,290	32,842	553,702	1.6
8. 電信, 信号, ライマック	197,463	1.1	9,402	46,324	83,198	336,388	1.0
9. 鉄道駅	1,451,518	8.2	92,978	526,003	636,021	2,706,528	7.7
建造物	1,184,608	6.7	92,099	409,148	537,294	2,223,156	6.3
転車台	76,064	0.4	587	47,756	30,298	154,705	0.4
プラットフォーム, 道路	88,530	0.5	292	17,512	68,429	174,764	0.5
国王用の応接設備	102,316	0.6	-	51,587	-	153,904	0.4
10. 作業場	412,767	2.3	13,093	11,713	149,642	587,217	1.7
建造物	-	-	-	-	-	-	-
機械, 道具類	-	-	-	11,713	149,642	161,355	0.5
11. 臨時作業	-	-	-	249,938	-	249,938	0.7
12. 鉄道車両 (建設用)	1,503,483	9.1	357,190	1,338,616	1,081,649	4,380,947	12.5
13. 事業運営費	2,263,933	12.8	143,382	394,227	364,339	3,165,894	9.0
人件費 (輸送施設含む)	2,171,789	12.3	138,519	365,961	339,133	3,015,414	8.6
オフィス関係支出	92,144	0.5	4,863	28,266	25,206	150,480	0.4
14. 建設用資材在庫	130,429	0.7	3,110	365,186	101,854	600,580	1.7
15. 一般支出費	839,005	4.7	15,777	197,829	35,720	1,088,336	3.1
医療, 祝祭関係	211,366	1.2	2,459	28,335	32,277	274,438	0.8
雑費, その他	627,639	3.6	13,318	169,494	3,443	813,898	2.3
総 計	17,673,189	100.0	2,049,860	7,196,628	8,115,877	35,035,654	100.0
1メートル当りの建設費	67,000		48,210	61,248	53,747	60,932	
(注) 数字は1パーツ未満切り捨て。各路線の累計投資額を示。* 10メートル未満の橋梁含む。							
(出所) Tenth Administration Report on the Traffic of the Royal State Railways in Siam For the Year 125							
(1906-7), Table 5 より作成。							

表Ⅱ-7 鉄道建設費の支出明細（1922年3月末現在）（単位：パーツ）				
支出費目/路線名	北部線	%	南部線	%
	114		1,038	
1. 土地収用	40,522	0.4	117,842	0.2
2. 土木工事	2,131,109	20.7	11,724,779	20.3
測量, 調査	51,511	0.5	390,053	0.7
伐採, 整地	35,284	0.3	378,470	0.7
土台作り, 碎石	2,003,497	19.5	10,932,829	18.9
杭打ち, 擁壁	40,817	0.4	23,427	0.0
3. 囲い作り	647	0.0	421	0.0
4. 踏み切り		0.0		
5. 排水溝, 橋梁	2,259,245	22.0	10,921,949	18.9
排水溝*	330,766	3.2	1,033,859	1.8
木製橋梁	177,278	1.7	2,418,923	4.2
鉄製橋梁	1,751,201	17.0	7,469,167	12.9
6. トンネル	1,812,308	17.6	176,210	0.3
土木工事	977,499	9.5		
コンクリート, ソカ	752,698	7.3		
掘削機械	82,111	0.8		
7. 軌道・レール	2,347,958	22.8	16,837,268	29.1
レール	1,388,805	13.5	6,480,777	11.2
砂利石	566,395	5.5	5,900,685	10.2
枕木	186,716	1.8	2,475,430	4.3
資材運搬, レール敷設	204,153	2.0	1,681,582	2.9
保守作業	1,889	0.0	298,794	0.5
8. 電信, 信号, サインマーク	91,469	0.9	450,150	0.8
9. 鉄道駅	724,345	7.0	1,686,312	2.9
建造物	573,288	5.6	1,136,072	2.0
転車台	109,875	1.1	467,975	0.8
プラットフォーム, 道路	41,182	0.4	82,106	0.1
国王用の応接設備			159	0.0
10. 作業場	2	0.0	1,054,771	1.8
建造物			181,521	0.3
機械, 道具類			871,469	1.5
11. 臨時作業	51,980	0.5	1,781	0.0
12. 鉄道車両（建設用）	66,009	0.6	9,662,817	16.7
13. 事業運営費	700,606	6.8	3,300,756	5.7
人件費（輸送施設含む）	638,372	6.2	2,863,229	5.0
オフィス関係支出	62,234	0.6	437,527	0.8
14. 建設用資材在庫			324,821	0.6
15. 一般支出費	52,784	0.5	222,536	0.4
医療, 祝祭関係	50,957	0.5	58,927	0.1
雑費, その他	1,827	0.0	163,609	0.3
<b>総 計</b>	<b>10,279,335</b>	<b>100.0</b>	<b>57,836,952</b>	<b>100.0</b>
和メートル当りの建設費	90,170		55,720	
(注) 数字は1パーツ未満切り捨て。各路線の累計投資額を示す。				
(出所) Twenty Sixth Annual Report on the Administration of the State Railways				
for the Year Buddhist Era 2465, pp.26-29 より作成。				

表Ⅱ-8 タイ鉄道業初期の営業実績（1899-1903年）

項目／年度	単位	1899	1900	1901	1902	1903 標準軌	1903 メートル軌
人キロ数	1000人・km	17,176	15,143	34,955	....	....	....
km当り収入	バーツ	....	3,578	3,637	4,740	....	....
Km当り乗客数	人	....	2,448	2,779	4,740	....	....
一人当り乗車距離	km	34.5	34.39	41.09	41.94	41.35	32.45
一人当り支払い運賃	バーツ	0.71	0.90	0.78	0.79	0.82	0.80
トンキロ数	1000トン・km	3,800	4,447	9,012	....	....	....
トン当り貨物輸送距離	km	....	128.00	145.90	143.71	154.28	74.57
トン当り貨物収入	バーツ	....	6.69	6.86	6.12	6.14	7.44
乗車率	%	....	41.72	51.34	62.45	60.47	41.26
車両数							
機関車	輛	10	11	14	16	20	8
客車	輛	28	31	36	36	42	30
貨車	輛	211	211	211	251	251	109
職員数	人	....	....	143	152	....	....

（注）（1）年次は事業年度（その年の4月1日から翌年の3月31日まで）

（2）1900-1902年度までは標準軌道（コーラート線、ロップリー線）の数字、  
1903年度は標準軌とメートル軌（ペップリー線）の数字。

（3）車両数は年度末の数字。

（出所）（1）鉄道局『年次事業報告書』、第1次から第7次報告書より作成。

（2）Bangkok Times Weekly Mail, July 25, 1902; Nov. 5, 1904; Sept. 30, 1904

表Ⅱ-9 タイ鉄道の運行距離数と1キロ当りの収入・コスト推移（1917-1933年）

年度*	総延長距離 (キロメートル)	運行距離数 (キロメートル)	運行距離 収入 (パーツ)	運行距離 コスト (パーツ)	1キロ当り 収入 (パーツ)	新規開通 1キロ当り投資 (パーツ)	新規開通 1キロ当り投資 (パーツ)
1917	2,120	2,848	....	1.22	2.64	...	3,549
1918	2,215	3,353	....	1.49	2.76	...	4,178
1919	2,215	3,244	3.16	1.44	3.16	54,548	4,631
1920	2,252	3,611	2.67	1.39	2.67	55,531	4,351
1921	2,370	3,879	2.78	1.36	2.78	55,367	4,705
1922	2,392	3,916	2.95	1.48	2.95	59,945	4,829
1923	2,392	4,175	3.04	1.46	3.04	60,889	5,304
1924	2,490	4,314	3.22	1.40	3.22	59,683	5,574
1925	2,581	4,951	3.25	1.28	3.25	61,999	6,245
1926	2,738	5,058	3.33	1.27	3.33	60,964	6,330
1927	2,799	5,674	3.63	1.30	3.63	62,538	7,568
1928	2,833	6,205	3.30	1.30	3.30	63,271	7,255
1929	2,862	6,337	3.05	1.29	3.05	63,536	6,761
1930	2,922	6,066	2.67	1.44	2.67	63,637	5,538
1931	2,996	5,180	2.08	1.42	2.08	63,597	3,598
1932	2,996	5,399	2.00	1.13	2.00	65,267	3,609
1933	3,100	5,810	1.86	1.02	1.86	64,350	3,479
(注) (1) 年度は財政年度。当該年の4月から翌年の3月までを指す。							
(2) 総延長キロ数は営業キロ。運行距離は車輛の走行距離の合計。							
(出所) タイ鉄道局『年次活動報告書』各年次版より、筆者作成。							



表Ⅱ-10 タイ鉄道運営の年間支出明細（1912年度）（単位：バーツ、％）

費 目	標準軌道 (東北、北部線)	%	1 m軌道 (ハッファリー線)	%
<b>(1) 人件費 [A]</b>	<b>598,931</b>	<b>44.9</b>	<b>126,764</b>	<b>43.5</b>
1. 局長及び本部の人件費	28,620	2.1	5,460	1.9
2. 運輸関係の人件費	446,202	33.5	91,394	31.4
a. 保線事業部人件費	71,871	5.4	16,263	5.6
b. 運輸事業部人件費				
監督者 Superintendence	76,630	5.7	24,000	8.2
駅員 Station officials	94,392	7.1	26,378	9.0
乗務員 Running staff	31,883	2.4	6,778	2.3
c. 機関車部人件費				
機関車検査長	70,047	5.3	6,468	2.2
機関車運転手	101,379	7.6	11,507	3.9
3. 運輸の日当労働人件費	69,082	5.2	16,444	5.6
4. 旅費、治療費、その他	15,137	1.1	4,457	1.5
5. 残業手当手、夜勤手当	31,214	2.3	7,287	2.5
<b>(2) 一般業務費</b>	<b>62,360</b>	<b>4.7</b>	<b>12,348</b>	<b>4.2</b>
1. 印刷費	23,350	1.8	4,599	1.6
2. 文具、備品費	19,541	1.5	3,149	1.1
3. 制服費	9,208	0.7	2,451	0.8
4. 飾り付け	6,327	0.5	1,175	0.4
5. 雑 費	3,071	0.2	181	0.1
<b>(3) 保線事業関係費</b>	<b>304,057</b>	<b>22.8</b>	<b>54,586</b>	<b>18.7</b>
うち賃金関係 [B]	237,971	17.9	42,996	14.7
1. 恒常的仕事				
賃 金	206,238	15.5	36,504	12.5
砂利、附属品	39,214	2.9	3,748	1.3
2. 土木事業				
賃金その他	6,529	0.5	427	0.1
3. 橋梁関係				
賃 金	8,537	0.6	2,603	0.9
資 材	5,619	0.4	2,950	1.0
4. 駅、建造物関係				
賃 金	11,282	0.8	2,289	0.8
資 材	9,451	0.7	1,754	0.6
5. 電信、信号関係				
賃 金	5,385	0.4	1,173	0.4
資 材	7,112	0.5	1,490	0.5

表Ⅱ-10 タイ鉄道運営の年間支出明細（1912年度）（単位：パーツ、％）

費 目	標準軌道 (東北、北部線)	%	1 m軌道 (ハッピー線)	%
(4) 燃料, ポンプ, 車両関係	338,885	25.4	95,395	32.7
うち賃金 [C]	85,950		12,111	
1. 燃 料	146,210	11.0	55,679	19.1
2. 給 水	25,531	1.9	5,097	1.7
3. 車両の潤滑油, 洗淨油	35,945	2.7	6,553	2.2
4. 機関車修理				
賃 金	52,062	3.9	7,148	2.5
資 材	17,334	1.3	6,966	2.4
5. 客車修理				
賃 金	15,098	1.1	2,323	0.8
資 材	13,282	1.0	6,186	2.1
6. 貨物車修理				
賃 金	16,409	1.2	2,384	0.8
資 材	10,014	0.8	2,063	0.7
7. 機械, 工場の保全				
賃 金	2,381	0.2	256	0.1
資 材	3,186	0.2	360	0.1
(5) ネットワークス関係	28,869	2.2	2,415	0.8
(6) 総 計	1,333,104	100.0	291,509	100.0
うち人件費, 賃金合計[A,B,C]	922,852	69.2	181,871	62.4
(注) 支出は本部事業部、運輸事業部、機関車・機械サービス部、保線事業部の4つに分類				
数字は、1パーツ未満切り捨て。費目の小計はその他細目を含む。				
(出所) Sixteenth Administration Report on the Traffic of the Royal State				
Railways in Siam for the Year 131 (1912-13), Table 2 より作成。				

表Ⅱ-11 鉄道事故の死傷者数の推移（1907-1934年）

年度	事故死者				負傷者			
	鉄道員	乗客	侵入者	合計	鉄道員	乗客	侵入者	合計
1907	2	0	5	7	1	0	0	1
1908	5	6	11	22	2	0	1	3
1909	2	1	10	13	7	0	1	8
1910	3	2	5	10	0	0	2	2
1911	4	0	5	9	0	1	5	6
1912	10	0	7	17	7	0	1	8
1913	7	0	8	15	8	2	1	11
1914	3	2	17	22	0	5	3	8
1915	9	3	15	27	1	4	4	9
1916	6	0	20	26	4	5	9	18
1917	5	1	9	15	4	2	9	15
1918	0	0	8	8	7	0	8	15
1919	5	2	17	24	1	0	1	2
1920	2	0	11	13	5	7	3	15
1921	4	2	21	27	4	1	5	10
1922	6	3	38	47	10	5	16	31
1923	3	0	20	23	4	2	8	14
1924	3	0	15	18	4	1	15	20
1925	5	1	19	25	3	6	16	25
1926	8	5	22	35	5	7	17	29
1927	5	1	32	38	11	6	21	38
1928	5	4	26	35	5	5	18	28
1929	3	1	16	20	7	3	27	37
1930	8	6	23	37	23	11	28	62
1931	4	1	28	33	0	0	11	11
1932	2	1	21	24	3	2	23	28
1933	2	0	27	29	12	8	16	36
1934	2	2	41	45	1	5	17	23

（注）侵入者は、線路敷地内に無断で入った者もしくは自殺者をさす。

（出所）タイ鉄道局『年次事業報告書』各年版より筆者作成。

表Ⅲ-1 機関車、客車、貨車の保有台数推移（1897-1936年）									
年度	機 関 車			客 車			貨 車		
	標準軌	メートル軌	合計	標準軌	メートル軌	合計	標準軌	メートル軌	合計
1897	6	-	6	27	-	27	58	-	58
1899	10	-	10	28	-	28	211	-	211
1900	11	-	11	31	-	31	211	-	211
1901	14	-	14	36	-	36	211	-	211
1902	14	-	14	36	-	36	211	-	211
1903	16	-	16	36	-	36	251	-	211
1904	20	8	28	42	30	72	251	109	360
1905-11	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1912	57	10	67	209	52	261	808	109	917
1913	59	30	89	210	76	286	806	157	963
1914	58	32	90	219	76	295	806	....	1,425
1915	60	37	97	218	90	308	803	....	1,472
1916	60	37	97	218	105	323	....	665	1,472
1917	60	37	97	200	94	294	890	677	1,567
1918	62	37	99	....	....	288	....	....	1,573
1919	62	37	99	....	....	296	....	....	1,578
1920	62	62	124	193	119	312	891	787	1,678
1921	62	62	124	193	123	316	891	1,014	1,905
1922	61	62	123	186	132	318	886	1,193	2,079
1923	60	64	124	177	164	341	887	1,362	2,249
1924	60	76	136	164	177	341	874	1,469	2,343
1925	58	85	143	156	184	340	872	1,555	2,427
1926	56	107	163	154	187	341	865	2,027	2,892
1927	47	121	168	138	211	349	792	2,225	3,017
1928	33	149*	182	79	231	310	615	2,473	3,088
年度	蒸気機関車	ディーゼル	合 計		メートル軌	合 計		メートル軌	合 計
1929	172	2	174	-	279	279	-	3,129	3,129
1930	171	2	173	-	317	317	-	3,213	3,213
1931	171	12	183	-	321	321	-	3,236	3,236
1932	163	15	178	-	324	324	-	3,236	3,236
1933	163	15	178	-	324	324	-	3,236	3,236
1934	....	....	178	-	325	325	-	3,228	3,228
1935	....	....	182	-	321	321	-	3,448	3,448
1936	....	....	192	-	....	....	-	....	....

(注) \* 2輛のディーゼル車を含む。 ...は不明。 - は該当数字なし。

(出所) 鉄道局『年次事業報告書』各年次版より筆者作成。

ただし、1912-1916年のメートル軌は Bangkok Times Weekly Mail の記事より作成。

表Ⅲ-2 機関車、客車、貨車の修理台数推移（1917-1933年）									
年度	機関車			客車			貨車		
	標準軌	メートル軌	合計	標準軌	メートル軌	合計	標準軌	メートル軌	合計
1917	12	23	35	97	67	164	165	194	359
1918	19	17	36	144	96	240	442	274	716
1919	28	21	49	152	81	233	476	411	887
1920	26	15	41	159	84	243	507	279	786
1921	21	13	34	187	117	304	366	330	696
1922	26	18	44	200	105	305	392	411	803
1923	25	32	57	183	107	290	529	466	995
1924	23	27	50	157	142	299	327	605	932
1925	20	46	66	156	184	340	281	1,055	1,336
1926	...	...	47	...	...	292	...	...	1,146
1927	...	...	52	...	...	226	...	...	1,901
1928	...	...	51	...	...	207	...	...	2,681
1929	-	...	51	-	...	104	-	...	1,459
1930	-	...	60	-	...	175	-	...	1,586
1931	-	...	46	-	...	143	-	...	1,193
1932	-	...	57	-	...	165	-	...	1,208
1933	-	...	85	-	...	155	-	...	1,629
1934	-	...	76	-	...	200	-	...	2,348
1935	-	...	78	-	...	175	-	...	1,784
(注) 1916年以前については不明。									
(出所) タイ鉄道局『年次事業報告書』各年次版、同『年次事業報告書 仏暦2478年版』									
26-27ページより筆者作成。									

表Ⅲ-3 蒸気機関車の型と発注先 (1893-1943年)

メーカー名	国籍	型	車両番号	導入年次	台数
Hunslet & Son	イギリス	0-6-0	7-8	1893	2
Dubbs & Co.	イギリス	2-4-0	1-4*	1895-96	4
Dubbs & Co.	イギリス	0-6-0	5-8*	1896	4
Peckett & Sons	イギリス	0-6-0	9-10	1895	2
Georg Egestorff, Hannover	ドイツ	2-6-0	11-16*	1898-1902	6
Georg Egestorff, Hannover	ドイツ	2-4-0	101-124*	1898-1909	25
Krauss & Co.	ドイツ	2-6-0	201-208*	1899-1903	8
Krauss & Co.	ドイツ	2-6-0	151-155	1901-14	5
Krauss & Co.	ドイツ	2-4-2	125-131	1902-13	7
Georg Egestorff, Hannover	ドイツ	2-6-0	209-221*	1906-09	13
Brush Electric Engineering	イギリス	0-6-0	57-63	1910-11	7
Henschel & Sohn	ドイツ	0-6-0	51-56*	1910-15	7
Georg Egestorff, Hannover	ドイツ	0-10-0	401-402	1913	2
North British, Atlas	イギリス	4-6-0	156-167	1913	12
North British Locomotive	イギリス	4-6-0	168-172	1916	5
North British Locomotive	イギリス	4-6-0	173-197	1919	25
Baldwin Locomotive Works	アメリカ	2-8-2	301-306	1923-25	6
Nasmyth Wilson & Co.	イギリス	2-8-2	311-312	1924	2
Batignolles	イギリス	2-8-2	321-326	1924	6
Batignolles	イギリス	4-6-2	222-225	1924	4
Baldwin Locomotive Works	アメリカ	2-8-2	303-306	1925	4
Baldwin Locomotive Works	アメリカ	4-6-2	226-251	1925-29	26
Swiss Locomotive & Machine	スイス	2-8-0	331-348	1926-27	18
Hannoversch	ドイツ	4-6-2	260-282	1928-29	23
Henschel & Sohn	ドイツ	2-8-2	451-456	1929	6
Henschel & Sohn	ドイツ	2-8-3	457-458	1936	2
Japanese Association**	日本	2-8-2	351-378	1936-39	28
North British Locomotive	イギリス	4-6-2	801-818	1942	18
Japanese Association*	日本	4-6-2	283-292	1942-43	10

(注) \*標準軌、その他はメートル軌、\*\*三菱、川崎、日立、汽車製造、日本車輛の合同入札

(出所) (1) State Railway of Thailand, Rotchak..., 1990, pp.23-47.

(2) Ramaer, The Locomotives of Thailand, 1984, pp.80-82.

表Ⅲ-4 ディーゼル機関車の型と発注先 (1928-1985年)

メーカー名	国籍	タイプ	車両番号	導入年次	台数
Swiss Locomotive & Machine	スイス	電気	21-22	1928	2
Sulzer/Oerlikon/Henschel	スイス/ドイツ	電気	501-506	1931	6
A/S Frichs	デンマーク	電気	601	1932	1
Sulzer/Oerlikon/Henschel	スイス/ドイツ	電気	651-654	1947	4
Sulzer/Oerlikon/Henschel	スイス/ドイツ	電気	561-563	1951	3
Davenport Locomotive	アメリカ	電気	511-540	1952	30
Krauss Maffei	ドイツ	水力	41-45	1955	5
Davenport Locomotive	アメリカ	電気	571-585	1955	15
日立製作所	日本	電気	611-615	1958	5
日立製作所	日本	電気	616-630	1961-62	15
日立製作所	日本	電気	661-670	1961-62	10
新潟鉄工	日本	デ客車	1001-1003	1962	3
Plymouth	不明	水力	2001-2010	1963	10
Henschel	ドイツ	水力	3001-3027	1964	27
General Electric	アメリカ	電気	4001-4050	1964-66	50
Hunslet	イギリス	水力	23-27	1965	5
東急車輛	日本	デ客車	1004-1010	1966	7
日立製作所	日本	デ客車	1011-1020	1967	10
Krupp	ドイツ	水力	3101-3130	1969	30
日立製作所	日本	デ客車	1021-1048	1971	28
Alsthom	フランス	電気	4101-4154	1975	54
Alsthom/Henschel/Krupp	フランス/ドイツ	電気	4201-4230	1980	30
日立/東急/日本車輛	日本	デ客車	1101-1140	1983	40
Alsthom Atlantique	フランス	電気	4301-4309	1983	9
Alsthom Atlantique	フランス	電気	ALS4111	1983	1
日本車輛ほか6社*	日本	デ客車	1201-1264	1985	64
東急車輛	日本	デ客車	2101-2112	1985	12
Alsthom Atlantique	フランス	電気	4401-4420	1985	20
Henschel	ドイツ	水力	70-79	1986	10

(注) \*日立製作所、日本車輛製造、富士重工、川崎重工、新潟鉄工、近畿車輛の合同入札。

(出所) State Railway of Thailand, Rotchak..., 1990, pp.59-94.

表Ⅲ-5 タイにおける客車の発注、納入状況（1917－1928年）

年度	発注／納入	発注・納入先、車輛数	出所*
1917	発注	イギリス／The Metropolitan Carriage, Wagon & Fainance Co.,Ltd. (以下、MCWFと略称) 8輛のボギー型客車（1等、2等）、12輛の同車（3等） 同車（3等）、8輛のフルバン型	RSRS 2460/18
1919	発注	イギリス／MCWF 南部線用の客車、8輛のボギー型客車 （1等、2等）、12輛の同車（3等）、8輛のフルバン	RSRS 2462/ 19-20
1921	納入	上記の車輛の一部	RSRS 2463/23
1920	発注	イギリス／Cravens Railway Carriage & Wagon Co.,Ltd. (以下、CRCWと略称) 6輛のボギー型食堂車、3輛の同型寝台車	RSRS 2463/23
1923	納入	イギリス／CRCW 24輛の鋼鉄製ボギー型客車（シャーシー、以下同じ）	RSRS 2466/18
1924	納入	イギリス／CRCW、8輛の鋼鉄製ボギー型客車	
1925	納入 発注	ドイツ／Harkort、20輛の鋼鉄製ボギー型客車 イギリス／CRCW、1輛の国王特別寝台車（翌年、納入）	RSRS 2468/21 RSRS 2468/21
1926	納入 発注	ドイツ／Harkort、20輛の鋼鉄製ボギー型客車 イギリス／CRCW、8輛の鋼鉄製客車3等（翌年、納入）	RSRS 2469/28 RSRS 2469/28
1927	納入 発注	ドイツ／Harkort、18輛の鋼鉄製ボギー型客車 ベルギー／Braine le Comte、20輛のボギー型客車	RSRS 2470/25
1928	発注 発注	イギリス／CRCW、16輛のボギー型客車（1－3等）  イギリス／MCWF、20輛の木製車枠の客車 イギリス／The Midland Carriage & Wagon Co.,Ltd. (MCWC)、30輛の鋼鉄製車体の客車 (いずれも、翌1929年度納入)	RSRS 2471/ 27-28 Ibid. Ibid.

（出所）RSRS 2460/18 は、タイ鉄道局『年次事業報告書 仏暦2460年度版』  
18ページを示す。以下、表記はこれに準じる。



表Ⅲ-6 タイにおける貨車の発注、納入状況（1904－1936年）

年度	決定 発注／納入	発注・納入先、車輛数	出所*
1904	決定	ベルギー／Compagnie Centrale de Construction ◆貨車128輛	BTWM 1904/09/17
1906	発注	ベルギー／Compagnie Centrale de Construction ◆客車・貨車187輛 3万9000ポンド	RSRS 2449/3
1910	決定	ベルギー／会社名不明 ◆石材運搬用貨車130輛 9750万ポンド	BTWM 1910/03/05
1912	決定	イギリス／Metropolitan Amalgamated Railway Carriage & Wagon Co., Ltd. : MARCW) ◆南部線用貨車200輛	BTWM 1912/03/27
1914	決定	ドイツ／Saschsische Wagon Fabrik ◆南部線用貨車55輛	BTWM 1914/06/08
1919	発注	イギリス／MARCW ◆メートル軌用有蓋貨車200輛 イギリス／Midland Railway Carriage & Wagon ◆家畜運搬用貨車100輛 ベルギー／Baume et Marpet ◆資材運搬用低側板貨車200輛	RSRS 2462/19-20 同 上 同 上
1926	納入	ベルギー／Baume et Marpet ◆有蓋貨車50輛 ドイツ／Gustav Talbot & Co. ◆ボギー型高側板貨車25輛、ホッパー貨車30輛	RSRS 2469/29 同 上
1928	納入	ベルギー／Baume et Marpet ◆有蓋貨車133輛	RSRS 1928/28
1929	納入	ベルギー／Societe Annonyme L'industrie ◆低側板貨車300輛	RSRS 1929/21
1936	決定	日本／車輛メーカーシンジケート（弥生会） ◆貨車300輛（貨車の受注初めての成功）	BTWM 1936/01/29

（注）決定は、公開入札の結果、発注先の企業を決定したことを指す。

（出所）RSRS 2469/29 は、タイ鉄道局『年次事業報告書 仏暦2469年度版』

29ページを示す。以下、表記はこれに準じる； BTWM = Bangkok Times Weekly Mail

表Ⅲ-7 タイにおける鉄道資材の公開入札と決定（1904-1931年）

年度	決定 発注／納入	発注・納入先、車輛数	出所*
1904	決定	イギリス／会社名不明 ◆北部線用レール3万トン（17万2000ポンド） ベルギー／会社名不明 ◆継ぎ目板1826トン、犬釘950トン、ベアリング 板750トンなど3万ポンドの鉄鋼製品資材 （上記の鉄道資材の入札には22社が参加）	RSRS 2448/3  同 上  BTWM 1903/06/15
1908	入札	公開入札に21社が参加／決定結果は不明 ◆継ぎ目板7万5000枚、ボルトナット30万個ほか	BTWM 1908/10/01
1912	決定	イギリス／Fiege & Co. ◆南部線用のレール1万2400トン	BTWM 1912/07/16
	決定	イギリス／Fiege & Co. ◆同、フィッシュプレート752トン、スパイク488トン	BYWM 1912/08/10
	決定	フランス／Societe Anonyme des Laminiers ◆同、フィッシュボルト109トン	BTWM 1912/08/10
1914	決定	ドイツ／Stahlwerks Verband ◆南部線用レール、継ぎ目板、ベアリング板	BTWM 1914/01/17
	決定	ベルギー／Usines La Louviere ◆南部線用のボルトナット、スプリングワッシャー、犬釘	BTWM 1914/01/17
1919	納入	アメリカ／◆北部線のレール	BTWM 1919/11/05
1920	決定	アメリカ／Goodger Delacour & Co. of New York ◆レール1万2500トンとその他附属品 （公開入札に15社が参加）	BTWM 1920/04/24  BTWM 1920/03/16
1922	決定	フランス／Establishments, Dayde ◆ラーマ6世王橋の構造物（公開入札に47社が参加）	BTWM 1922/01/10
1925	決定	イギリス／Paul Pickenpack ; ベルギー／Canon le Grand ◆客車用のボルトナット、ドア、ランプなど	BTWM 1925/07/15
1931	発注	日本／鉄鋼メーカー不明（三井物産が代理） ◆鉄道資材一般500トン（日本が初の受注成功）	BTWM 1931/05/15

（注）決定は、公開入札の結果、発注先の企業を決定したことを指す。

（出所）RSRS 2448/3 は、タイ鉄道局『年次事業報告書 仏暦2448年度版』

8ページを示す。以下、表記はこれに準じる； BTWM = Bangkok Times Weekly Mail

表Ⅲ-8 タイにおける鉄道信号機の設置（1927年、1933年）

（1）通常信号機（Ordinary Semaphores）

企業名	国籍	信号基地駅		ポスト数		
		1927	1933	1927	1933	
Siemes & Halske	ドイツ	26	22	55	44	
Saxby & Farmer, Ltd.	インド	17	14	36	34	

（2）半自動連結式信号機（Semi-interlocking）

企業名	国籍	信号基地駅		ポイント数		信号機数	
		1927	1933	1927	1933	1927	1933
Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft (A.E.G.)	ドイツ	17	19	34	43	-	38
Tyers & Co., Ltd.	アメリカ	1	4	2	10	-	8

（3）自動連結式プラント（Interlocking Plants）

企業名	国籍	信号基地駅		固定信号機数		レバー数	
		1927	1933	1927	1933	1927	1933
A.E.G. and Vereinigte Eisenbahn Signalwerke	ドイツ	-	4	-	42	-	130
Tyers & Co., Ltd.	アメリカ	-	13	-	48	-	134
Saxby & Farmer, Ltd.	インド	-	8	-	25	-	107

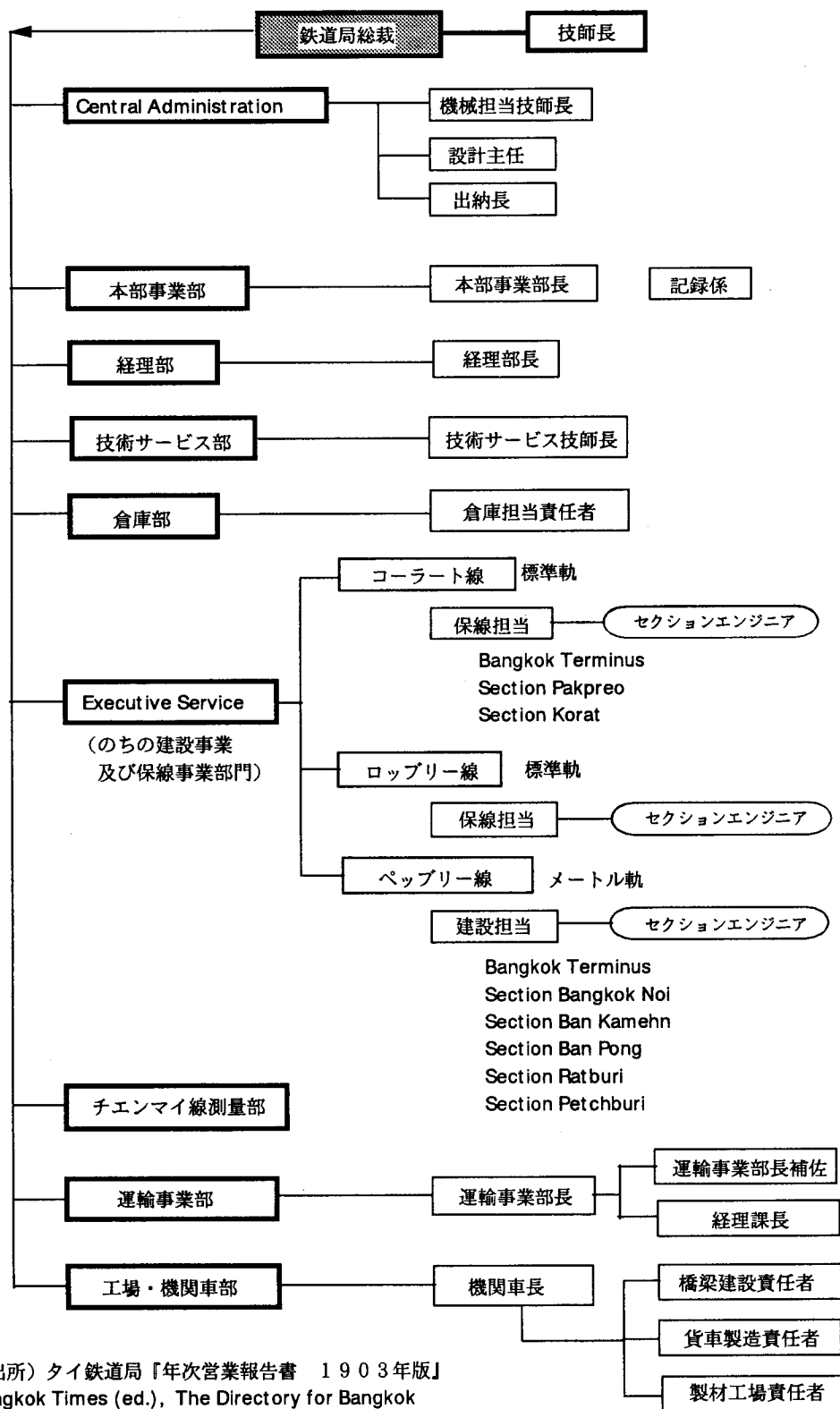
（出所）タイ鉄道局『年次営業報告書 仏暦2471年度（1927/28）』29-30ページ，  
同『仏暦2476年度（1933/34）』37ページ。

— 127 —

[illegible]

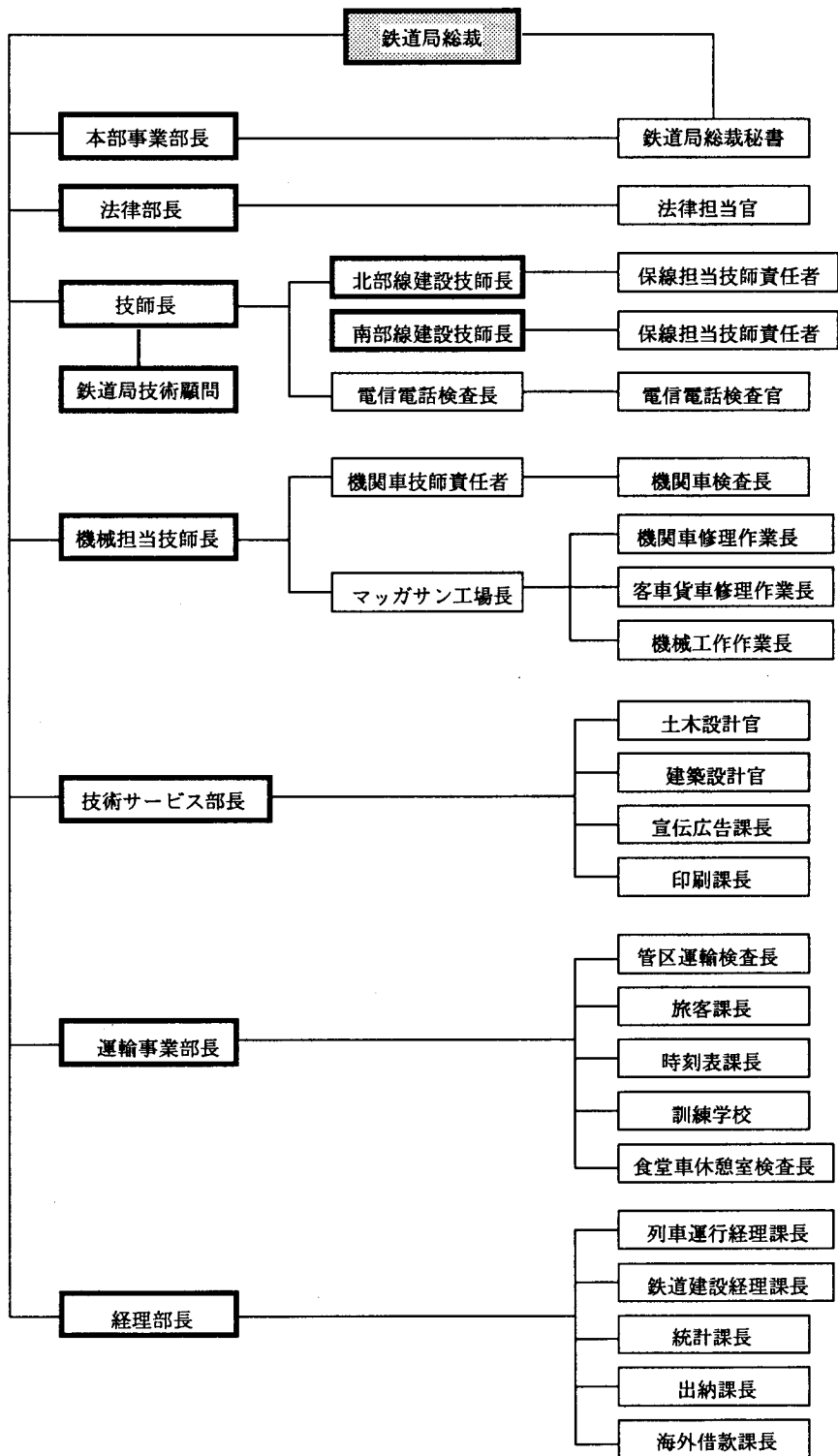
(出所) 筆者の調査により作成。

図IV-2 タイ鉄道局の組織図（1901年）



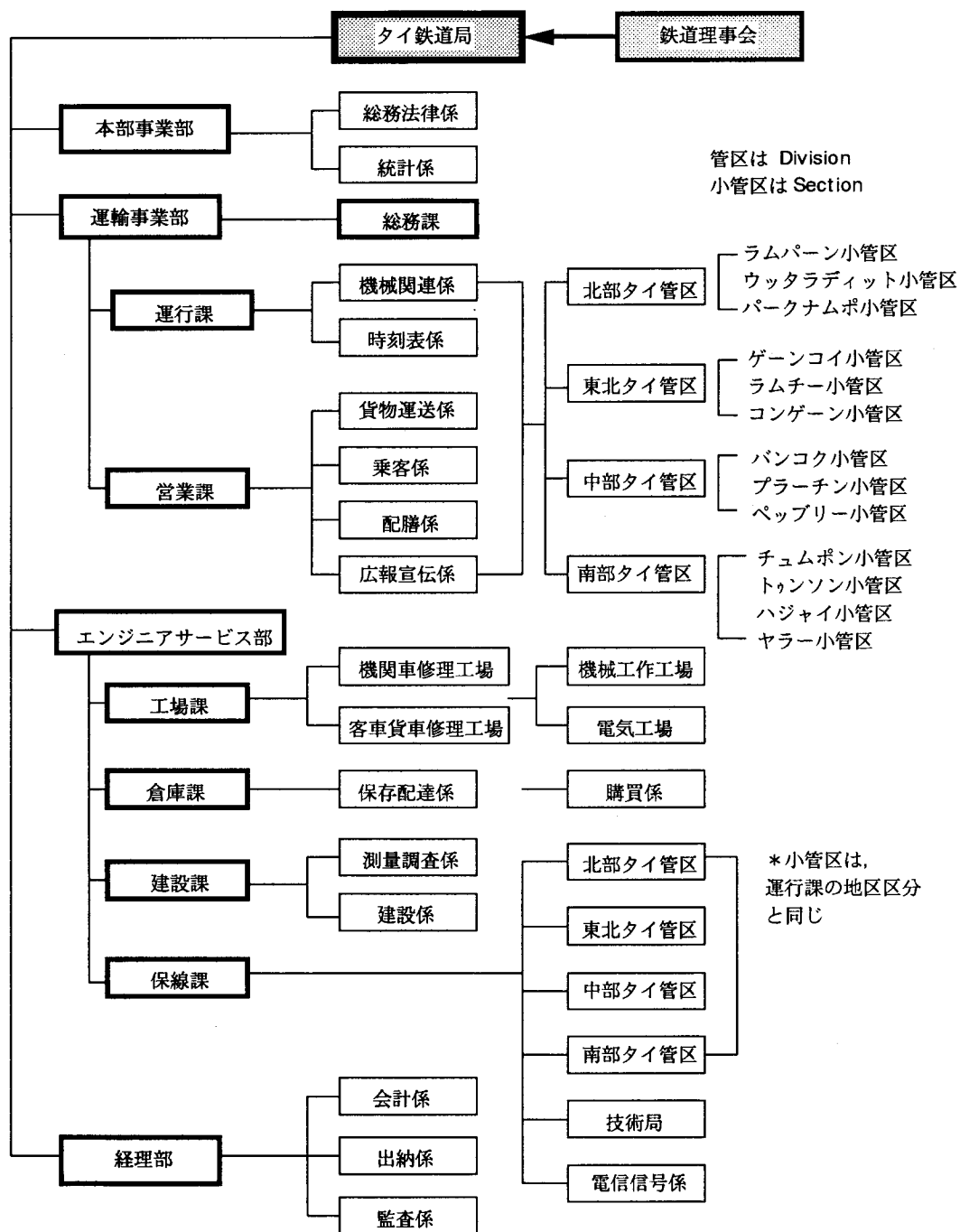
（出所）タイ鉄道局『年次営業報告書 1903年版』  
Bangkok Times (ed.), The Directory for Bangkok  
and Siam for the Year of 1901 ほかより作成。

図IV-3 タイ鉄道局組織図 (1917年以降)



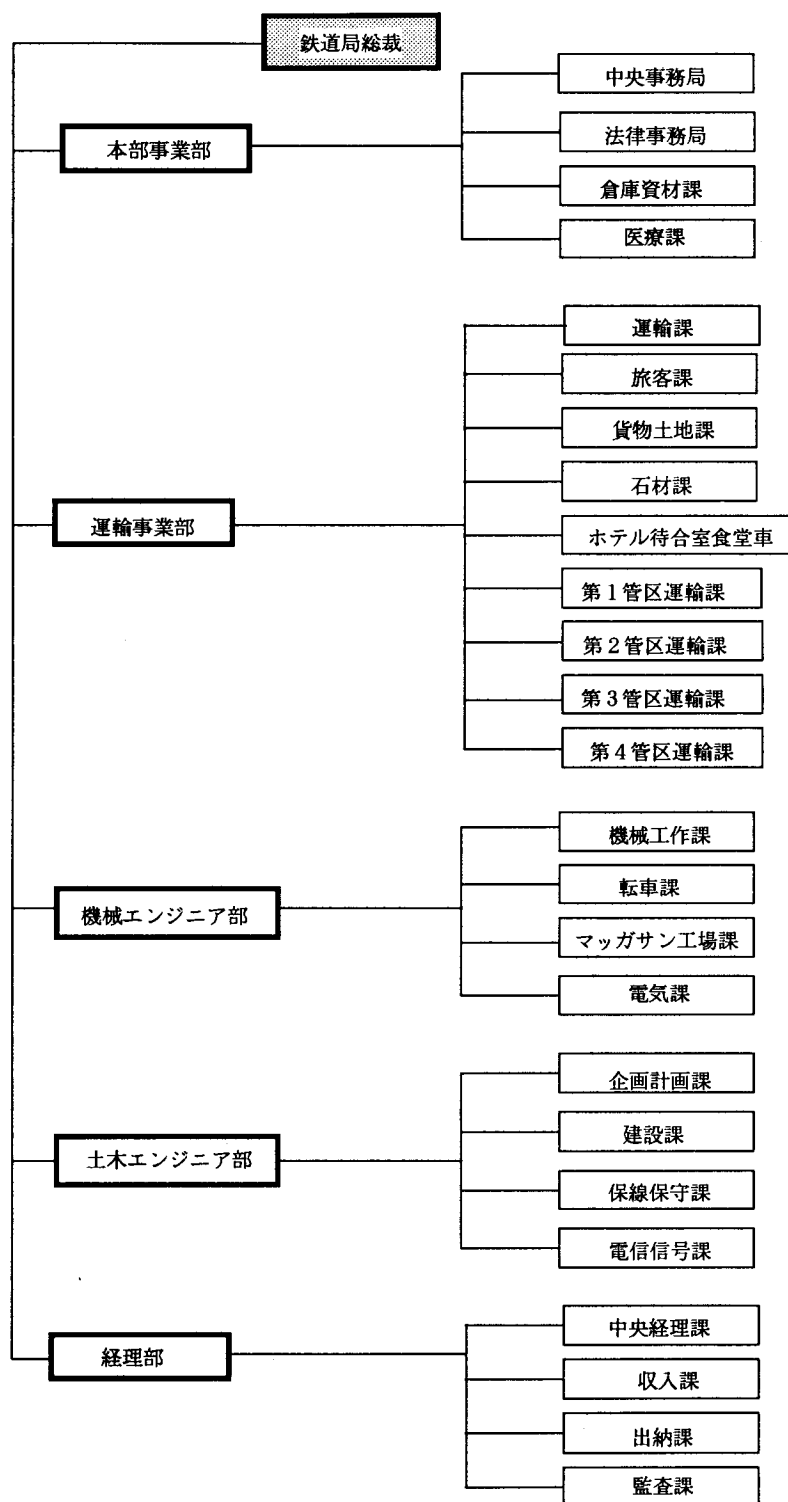
(出所) タイ国鉄編「タイ鉄道業72年史」付録図より作成

図IV-4 1932年9月以降のタイ鉄道局組織図



(出所) Government of Siam, *Thirty Seventh Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2476 (April 1st 1933 - March 31st. 1934)*, Bangkok, 1935, 付録の組織図より筆者作成.

図IV-5 タイ鉄道局の組織図（1938年以降）



（出所）タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』付録図より作成



表Ⅳ-1 タイ鉄道局・道路局の組織・職制の変遷（1889－1951年）

年 月	組織の変化	ภาษาไทย
1889年	土木局を新設。そのもとで、タイ国内の鉄道建設の計画実施を開始する。	กรมโยธาธิการ กระทรวงโยธาธิการ เจ้ากรมรถไฟหลวง
1890年10月	土木局のなかに鉄道局を新設。ドイツ人ベートゲを初代鉄道局総裁に任命。	
1897年	鉄道局総裁のもとに出納長、運輸長（Traffic Superintendent）、機関車長（Locomotive Superintendent）をそれぞれ置く。	ผู้อำนวยการเดินรถไฟ ผู้อำนวยการด้านรถจักร
1898年2月	大臣会議で、主要鉄道建設は鉄道局が直接担当することを決定。	
1900年5月	ドイツ人技師長ゲーアツを第2代鉄道局総裁に任命。	
1904年7月	ドイツ人ヴァイラーを第3代鉄道局総裁に任命。	
1909年6月	イギリス人ギッティンズを南部線担当総責任者に任命。事実上、2つの鉄道局体制をとる。	วิศวกรผู้บัญชาการทางรถไฟ สายใต้
1910年	マッサン鉄道工場を付設する。	โรงงานมักกะสัน
1912年3月	土木省を運輸省に改組する。鉄道局を運輸省下に	กระทรวงคมนาคม
1912年5月	土木局と運河局を統合して道路局を新設する。	กรมคลอง กรมทาง
1913年4月	北部線担当と南部線担当を組織上分離する。同時にメートル軌のペップリー線を南部線に移管。	กรมรถไฟสายเหนือ กรมรถไฟสายใต้
1917年6月	ブラチャット（クロムクン・ガムペーンベツ殿下）陸軍監察局長を初代タイ人鉄道局長に。ギッティンズを鉄道局顧問兼技師長に任命する。	ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง นายช่างเอกกรมรถไฟ กรมรถไฟแผ่นดิน
1917年6月	北部線と南部線を統合。国家鉄道局（Department of the State Railways of Siam）を設置。	
1917年7月	ドイツへの宣戦布告を契機に、ドイツ人技師を逮捕、国外追放。これに伴い陸軍省、大蔵省などから出向。	
1917年7月	道路局を鉄道局に統合する。	
1918年	鉄道局のなかに鉱物燃料課を新設。 1923年12月、鉱物資源局に移管。 鉄道建設に陸軍工兵局エンジニア部隊を投入。	
1918年6月	第1回鉄道奨学生選抜試験の合格発表。	
1921年4月	ブラチャット鉄道局総裁、人事異動、外国人技師について3大方針を明らかにする。	

表Ⅳ-1 タイ鉄道局・道路局の組織・職制の変遷（1889－1951年）

年 月	組織の変化	ภาษาไทย
1921年8月	「鉄道・道路法」を制定。鉄道用地の収用、私鉄に対する権限などを明記。鉄道理事会（Board of Railway Commissioners）を新設する。	กรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม
1921年8月	保線担当技師長を新設。鉄道局道路課を道路局に昇格	
1924年10月	「鉄道局」を「サイアム王立鉄道局」に改称。	
1926年2月	サームセン政府発電所を鉄道局に移管。ディーゼル機関車導入のため。電気信号・電信部を新設。これに伴い電気技師長を新たに設置。	
1926年3月	運輸省と商務省を統合。運輸商務省を設置。	กระทรวงพาณิชย์การและคมนาคม
1926年3月	運輸商務省を商務運輸省に改称する。	
1926年4月	初代商務運輸大臣にブラチャット鉄道局総裁を任命。	
1928年2月	ブラチャット商務運輸大臣、鉄道局総裁を退任。	
1928年	鉄道局機構改革。機械サービス事業部に四大管区制。	กระทรวงเกษตรพาณิชย์การ
1930年4月	最初のタイ人マッガサン鉄道工場長が実現。	
1932年6月	立憲革命勃発。ブラチャット商務運輸大臣失脚。	
1932年8月	農務省と商務運輸省を統合。農業商務省設置。鉄道局を同省のもとに置く。	
1932年9月	「1932年鉄道・道路改正法」の公布に伴い、大幅な機構改革実施。鉄道奨学生婦国組をいっせいに幹部に登用。外国人技師はほぼ姿を消す。	กระทรวงเศรษฐกิจการกองวิศวกรรมโยธากรมนครทหาร
1932年9月	マッガサン鉄道工場長と技師長の職務を分離。	
1933年5月	経済省を新設。鉄道局を同省のもとに置く。	
1933年6月	鉄道局道路局を分離、内務省土木工学課に移管。	
1933年10月	ボワラデート親王の叛乱を鎮圧。鉄道局への陸軍影響力が以後、強まる。	กองทางกรมโยธาเทศบาล
1934年9月	土木工学課を内務省都市土木局道路課に改組。	
1934年10月	最後の外国人技師クラム（技術顧問）が退任。	
1936年2月	陸軍工兵局長チャムラタナゴンが、鉄道局総裁に就任。	
1937年8月	マッガサン鉄道工場拡張計画委員会を設置。	อธิบดีกรมรถไฟหลวง
1938年5月	鉄道局総裁を廃止、鉄道局長とする。	
	鉄道局の大規模な機構改革。5部局制とする。	
1941年8月	運輸省を分離独立。鉄道局を同省に置く。	
	道路課を内務省から分離、運輸省道路局に改組する。	กรมทางกระทรวงคมนาคม
1951年6月	鉄道局を廃止。運輸省管轄下にタイ国鉄を新設。	

（注）末廣昭『鉄道関連年表』をもとに作成。

表Ⅳ-2 タイ鉄道局の組織と職制の名称（1917年以降）

日本訳	英語名	ภาษาไทย
鉄道局総裁 鉄道局技術顧問	Commissioner General Adviser	ผู้บัญชาการการรถไฟ ที่ปรึกษา
技師長 北部線建設技師長 保線担当技師責任者 南部線建設技師長 保線担当技師責任者 電信電話検査長 電信電話検査官	Chief Engineer Chief Construction Engineer Northern Line Engineer for Ways & Works Chief Construction Engineer Southern Line Engineer for Ways & Works Telegraph Inspector Linesmen	นายช่างเอก นายช่างเอกก่อสร้างสายเหนือ นายช่างบำรุงทาง นายช่างก่อสร้างสายใต้ นายช่างบำรุงทาง สารวัตรโทรเลขและโทรศัพท์ นายตรวจสาย
機械担当技師長 機関車担当技師責任者 機関車検査長 マッガサン工場長 機関車修理作業長 （機械技師） 客車貨車修理作業長 （機械技師） 機械工作作業長	Chief Mechanical Engineer Locomotive Superintendent Locomotive Inspector Workshop Superintendent Mechanical Engineer i/o Locomotive Mechanical Engineer for Carriage and Wagon Engineer for Machine Shop	นายช่างกลเอก นายช่างอำนวยการรถจักร สารวัตรรถจักร นายช่างอำนวยการโรงงาน นายช่างกลรถจักร นายช่างกลรถโดยสารและรถบรรทุก นายช่างโรงกลึง
技術サービス部長 土木関連設計官 建築関連設計官 宣伝広告課長 印刷課長	Chief of Technical Service Civil Engineers Architects Manager of Information Bureau Manager of Printing Office	หัวหน้ากองแบบแผน ออกแบบ สถาปนิก ผู้จัดการโฆษณา โรงพิมพ์

表Ⅳ-2 タイ鉄道局の組織と職制の名称（1917年以降）

日本語	英語名	ภาษาไทย
運輸事業部長 運輸事業部長補佐 旅客課長 管区運輸検査長 時刻表課長 訓練学校 食堂車休憩室検査長	Traffic Superintendent Assistant Traffic Superintendent Passenger Section Traffic Inspector Time-table Section Training School Inspector for Restaurant	ผู้อำนวยการเดินรถ ผู้ช่วยผู้อำนวยการ หัวหน้าแผนกโดยสาร สารวัตรแขวง แผนกกำหนดเวลา โรงเรียน สารวัตรรถเสบียงและบ้านพัก
経理部長 運輸経理課長 鉄道建設経理課長 統計課長 出納課長 海外借款課長	Chief Auditor Chief Accountants Traffic Chief Accountant Construct. Statistics Section Cashier Interline Accounts	ผู้อำนวยการบัญชีใหญ่ สมุห์บัญชีใหญ่เดินรถ สมุห์บัญชีใหญ่ก่อสร้าง แผนกสถิติ หัวหน้าคลังเงิน แผนกบัญชีต่างประเทศ
本部事業部長 鉄道局総裁秘書	Chief of Central Office Secretary to Comm.-General	ผู้บัญชาการกองกลาง เลขานุการผู้บัญชาการ
法律部長 法律担当官	Legal Secretary Legal Controller	เลขานุการกฎหมาย อาณานิคม

（注）1921年、1927年に若干の機構改革を実施した後、1932年に大幅改組。

1932年以降については図Ⅳ-4を参照。

（出所）タイ国鉄編『タイ国鉄72年史』付録組織図（タイ文）ほかより筆者作成。

表Ⅳ－３ タイ鉄道局長、鉄道局総裁、鉄道局長、タイ国鉄総裁（１８９０－１９７３年）							
番号	職位	在任期間	名 前	生没年月日	学歴	前歴／その後の職歴	出所
1	鉄道局長	1890/10	Karl Bethge	1847/2/14	ベルリンの技術学校	ドイツ人、1888年来タイ	ドイツ人名辞典
	เจ้ากรมรถไฟ	1900/4		1900/4/11	技師マイスター資格取得	ライン線、クルップ社の技師	
2	鉄道局長	1900/5/3	Hermann Gehrts	1854	不 明	ドイツ人、1893年来タイ	Bahnhof Bangkok
	เจ้ากรมรถไฟ	1904/6/30		1914		コーラート線建設技師、技師長	BTWM 1904/7/6
3A	北部線鉄道局長	1904/7/1	Luis Weiler	1863/9/9	ハノーヴァー、ベルリンの	ドイツ人、1893年来タイ	ミュンヘン・ドイツ博物館
	เจ้ากรมรถไฟ	1917/6/5		1918/1/16	技術学校	ケルン鉄道の技師	ヴァイラーの日記
3B	南部線鉄道局長	1909/6/1	Henry Gittins	1858/11/18	イギリスの技術学校	イギリス人、カナダ鉄道の技師	BTWM 1921/4/9
	วิศวกรผู้บังคับ	1917/5/21		1937/2/3		1888年来タイ、鉄道調査	BTWM 1937/2/25
	การทางรถไฟ					コーラート線、東部線建設技師	
	สายใต้						
4	鉄道局総裁	1917/6/5	Kamphengphet-akkharayotin	1882/1/23	当初、ケンブリッジ大学	陸軍工兵局長	葬式本：文献3075
	ผู้บัญชาการรถไฟ	1928/2/27	Kromma-phra	1935/9/14	チャタム陸軍工兵学校卒	商務運輸大臣（1926-32）	文献3004
			กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน				文献3005
5	鉄道局総裁	1928/2/27	Sarasatsirilak, Phra	1883/12/22	国王奨学生、英留学	運河局エンジニア	72年史：4-5
	ผู้บัญชาการรถไฟ	1932/8/8	(Sansaroen Sukhyang)	1951/5/30	英のRoyal Indian	道路局長（1915-17）	道路局60年史
			พระยาसाธารศาสตรศิริลักษณ์		Engineering College	鉄道局道路局長（1917-27）	Brown 1903
6	鉄道局総裁	1932/8/9	Saritdikanbanchong, Phra	1889/11/15	英留学、ラグビー校	鉄道局電気技師	葬式本：文献3052
	ผู้บัญชาการรถไฟ	1933/3/31	(Saman Panyarachun)	1967/1/23	マンチェスターの	サームセーン電力工場長	
			พระยาสุเมธดิการบรรจ		ビクトリア大学工学士	鉄道技術学校校長	

表Ⅳ－３ タイ鉄道局長、鉄道局総裁、鉄道局長、タイ国鉄総裁 (1890-1973年)							
番号	職位	在任期間	名 前	生没年月日	学歴	前歴／その後の職歴	出所
7	鉄道局総裁	1933/4/1	Prakitkonlasat, Phraya	1888/10/15	英バーミンガム大学	鉄道局道路局	72年史：7
	ผู้บัญชาการรถไฟ	1933/7/24	(Runchit Kanchanawanit)	不明	土木工学	郵便電信局長 (1927-33)	BTWM 1933/4/4
			พระยาประทีปกมลศาสตร์				
8	鉄道局総裁	1933/7/24	Witdandunlayarattakit, Phra	1890/10/30	陸軍士官学校	陸軍戦略局鉄道課	葬式本：文献3048
	ผู้บัญชาการรถไฟ	1935/4/30	(Choey Phanyarachun)	1948/5/15		鉄道局運輸事業部長	72年史：7-8
			พระวิศดาร์คุณชรัถกิจ, พันเอก				
9	鉄道局総裁代行	1934/4/26	Udomyothathiyut, Phra	1892/7/28	陸軍士官学校	灌漑局長 (1937-42)	72年史：8-9
	ผู้รักษาการแทน	??	(Sot Rattanawadi)	1959/12/14			官報Vol.52/1166
			พระอุดมโยธาธิยุต, พลตรี				
1	鉄道局長	1935/5/1	Udomyothathiyut, Phra	承前	承前	承前	72年史：8-9
	อธิบดีกรมรถไฟ	1936/1/31	พระอุดมโยธาธิยุต, พลตรี				
2	鉄道局長	1936/2/1	Charun Rattanakun	1895/10/27	陸軍士官学校	陸軍工兵局通信部隊長	葬式本：文献3015
	อธิบดีกรมรถไฟ	1942/3/10	Seriroengrit, Phon Ek	1983/7/10		経済大臣 (1942/3-)	72年史：9-10
			จรรยา รัตนกุลเสรีเรึงฤทธิ์, พลเอก			商務大臣 (1942/5-)	
3	鉄道局長	1942/3	Khwong Aphaiwong	1902/5/19	仏留学	陸軍工兵局通信部隊	葬式本：文献3076
	อธิบดีกรมรถไฟ	1942/7	(Chum Aphaiwong)	1968/3/15	リヨン大学土木工学	郵便電信局長 (1935-41)	72年史：10-13
			ควง อภัยวงศ์, พันตรี			首相 (1944-45)	
4	鉄道局長	1942/7	Sirisarakon, Khun	1901/2/21	陸軍砲兵学校	国税局長	72年史：13-14
	อธิบดีกรมรถไฟ	1943/9	(Chalo Srisakorn)	不明			
			ชลอ ศรีสรากร, พล.ต.ตรี				
5	鉄道局長	1943/9/17	Udomyothathiyut, Phra	承前	承前	工業大臣 (1942-)	
	อธิบดีกรมรถไฟ	1943/11/2	พระอุดมโยธาธิยุต, พลตรี				



表IV-4 鉄道理事会の委員（1923年12月現在）

委員名	地位*
Momchao Chalart（委員長） Phraya Anurak-kosa Smyth, R.F. Phra Witsadandunlaya-ratkit Phraya Saritdikanbanchong Momchao Thongchue Phraya Intramontri Canova, G. Phraya Chindaphirom Phraya Sarasat-sirilak Phraya Nakhon-nurak Phraya Komarakun-montri	鉄道局総裁代行1） 経理部長代行 保線担当技師長 運輸事業部長代行 機械担当技師長 法律担当部長  技術局付き技術担当技師長  鉄道局道路担当部長

（注）\*地位は、末廣の調査。

1）ブラチャット（クロムクン・ガムペーンペット）鉄道局総裁が欧米視察旅行のため代行。

（出所）鉄道局『年次事業活動報告書 1923年度版』4ページより作成。



表IV-5 鉄道理事会の委員（1936年3月現在）

職位	委員名	地位*
職務委員長	Colonel Phra Boriphan-yuthakit	閣僚会議、経済省大臣
職務委員	Charun Rattanakun Seriroengrit	経済省鉄道局長
職務委員	Luang Kowit-aphaiwong	経済省郵便電信局長
職務委員		経済省都市土木局長
職務委員	不 明	国防省代表
職務委員	不 明	外務省代表
職務委員	不 明	大蔵省代表
職務委員	不 明	内務省代表
任命委員	Momchao Soemsawat Kridakon	技師長
任命委員	Phraya Prakitkolasat	
任命委員	Momchao Sakonwannakon	
任命委員	Phraya Manawarat-sewi	
任命委員	Khun Samahan-hittakhadi	
任命委員	Phra Phinit-thanakon	
書記	Khun Sutahput-thammaban	

（注）職務委員は、地位にもとづき自動的に任命される委員を指す。

（出所）鉄道局『年次事業活動報告書 1935年度版』2ページより作成。

表Ⅳ-6 マッサン鉄道工場の組織と職制（1932年以降）

日本語訳	英語名	ภาษาไทย
鉄道局総裁 技師長 マッサン工場長	Commissioner-General Chief Engineer Superintending Engineer	ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง นายช่างเอก นายช่างอำนวยการโรงงาน
機関車修理工場長 蒸気機関車修理工場フォアマン  ボイラー修理工場フォアマン ディーゼル機関車修理工場フォアマン	Engineer i/c Erecting Shop Foreman Steam Locomotive Erecting Shop Foreman Boiler Shop Foreman Diesel Shop	นายช่างกำกับการซ่อมรถจักร นางงานโรงซ่อมรถจักรไอน้ำ  นางงานโรงซ่อมหม้อน้ำ นางงานโรงซ่อมรถจักรดีเซล
客車貨車修理工場長 客車修理工場フォアマン 貨車修理工場フォアマン	Engineer i/c Carriage & Wagon Foreman Carriage Shop Foreman Wagon Shop	นายช่างกำกับการซ่อมรถโดยสาร นางงานโรงซ่อมรถโดยสาร นางงานโรงซ่อมรถบรรทุก
機械工作修理工場長 鑄造工場フォアマン 鑄鉄工場フォアマン 機械工作工場フォアマン 付属品工場フォアマン 真鍮工場フォアマン	Engineer i/c Machine Shop Foreman Foundry Shop Foreman Smithy Shop Foreman Machine Shop Foreman Out. Shop Foreman Brass Shop	นายช่างกำกับการโรงจักร นางงานโรงหล่อ นางงานโรงเหล็ก นางงานโรงกลึง นางงานโรงเบ็ดเตล็ด นางงานโรงทองเหลือง
電気工場長 電気器具工場フォアマン 発電機修理工場フォアマン	Engineer i/c Power House Foreman Foreman Batteries Rep.	นายช่างกำกับการไฟฟ้า นางงานโรงเครื่องยนต์ไฟฟ้า นางงานโรงซ่อมแบตเตอรี่

（注）タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』付録組織図（タイ文）より作成。

日本語の訳は英語名ではなく、タイ語名に従っている。i/c は、in charge of の略

「工場長」はタイ語では Nai Chang（学士卒の技師）の資格をもつものを指す。

表Ⅳ-7 マッサン鉄道工場の組織と職位（1938年以降）

日本語訳	英語名	ภาษาไทย
鉄道局長 機械エンジニア長 工場課担当エンジニア	Director General Chief Mechanical Engineer Engineer in charge of Workshop	อธิบดีกรมรถไฟ วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล วิศวกรหัวหน้ากองโรงงาน
機関車修理係担当エンジニア 蒸気機関車修理工場検査長  ボイラー修理工場検査長 ディーゼル機関車修理工場検査長	Engineer i/c Locomotive Repairs Foreman Steam Locomotive Erecting Shop Foreman Boiler Shop Foreman Diesel Shop	วิศวกรหัวหน้าแผนกซ่อมรถจักร สารวัตรโรงซ่อมรถจักรไอน้ำ  สารวัตรซ่อมหม้อน้ำ สารวัตรซ่อมรถจักรดีเซล
客車修理係担当エンジニア 客車修理工場検査長 木工工場検査長	Engineer i/c Carriage Repairs Foreman Carriage Shop Foreman Carriage Repairs Shop	วิศวกรหัวหน้าแผนกซ่อมรถโดยสาร สารวัตรโรงซ่อมรถโดยสาร สารวัตรโรงช่างไม้
貨車修理係担当エンジニア 貨車修理工場検査長 製材工場検査長	Engineer i/c Wagon Repairs Foreman Wagon Shop Foreman Sawmill Shop	วิศวกรหัวหน้าแผนกซ่อมรถบรรทุก สารวัตรโรงซ่อมรถบรรทุก สารวัตรโรงเลื่อย
機械工場係エンジニア 鑄造工場検査長 製鉄工場検査長 機械工場検査長 付属品工場検査長 熔接工場検査長 真鍮工場検査長	Engineer i/c Supply & Equipment Foreman Foundry Shop Foreman Smithy Shop Foreman Machine Shop Foreman Out. Shop Foreman Welding Shop Foreman Brassing Shop	วิศวกรหัวหน้าแผนกโรงจักร สารวัตรโรงหล่อ สารวัตรโรงเหล็ก สารวัตรโรงกลึง สารวัตรโรงเบ็ดเตล็ด สารวัตรโรงเชื่อม สารวัตรโรงทองเหลือง
電気課担当エンジニア 電気器具係長 発電機係長	Engineer i/c Electric Service Chief Motor Shop Chief Batteries Rep.	วิศวกรหัวหน้ากองไฟฟ้า หัวหน้าแผนกเครื่องไฟฟ้า หัวหน้าแผนกหม้อไฟฟ้า

(注) (1) タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』付録組織図より作成。

(2) 日本語の訳は英語名ではなく、タイ語名に従っている。i/c は、in charge of の略

(3) Nai-chang (技師) と区別するため、Wisawakon はエンジニアと訳す。

(4) Sarawat (監査、検査官) の英訳はForeman であるが、ここでは検査長と訳した。

表Ⅳ-8 マッサン工場長一覧（1910－1962年）

番号	名 前	就任年月日 退任年月日	職位の呼称	備 考
1	Rummel, L.	1910/6 不明	Assistant Workshop Superintendent	ドイツ人（？） 工場長は空席のままであった。
2	Zachariae, H.	不明 1919	Superintendent of Makasan Workshop	デンマーク人 1919年/ 機械担当技師長補佐
3	Sutcliffe, Ingham	1919 1930/3	Superintending Engineer i/c Workshop	イギリス人 1919年/ 機械担当技師長補佐 1930年/ 鉄道局退職
4	Luang Charun-sanitwong (Momiung Charun Sanitwong)	1930/4/1 1931/3/30	Superintendent of Makasan Workshop	鉄道奨学生推薦組。ケンブリッジ大学 1922年以降、マッサン工場 1927年/ 機械技師、31年/ 病死
5	Zachariae, H.	1931/4/1 1932	Nai Chang Kon Ek Raksakan Thaen	承前。1926年/ 機械担当技師長 1932年/ 鉄道局退職
6	Luang Dechatiwongworawat (Momiung Kri Dechatiwong)	1932 1933/4/1	Chang Kamkapkan Rong-ngan	鉄道奨学生3期生。英ハーミントン大学 1926年/ 鉄道局入局
7	Luang Withunwithikon (Sui Sirisuk)	1933/4/18 1934/11/30	Nai Chang Kamkapkan Rong-ngan	鉄道奨学生2期生。アメリカMIT 1925年/ 鉄道局入局 1932年/ 運輸事業部運輸課長課長
8	Luang Rot-ratwichan (Phut Raktaprachit)	1934/12/1 1938/9/15	Nai Chang Kamkapkan Rong-ngan	1928年/ 機関車修理作業長 1932年/ 道路局出向
9	Pun Sakuntanak	1938/10/18 1943/3/1	Nai Chang Kamkapkan Rong-ngan	鉄道奨学生3期生。英マンチェスター大学 1926年/ 鉄道局入局、運輸事業部
10	Art Kunchon Na Ayutthaya	1943/6/2 1951/6/30 1951/7/1 1952/1/7	Nai Chang Kamkapkan Rong-ngan Wisawakon Amnuaikan Kong Rong-ngan*	鉄道奨学生7期生。仏リヨン大学 1931年/ 鉄道局入局、運輸事業部
11	Luang Rot-ratwichan	1952/1/7 1953/5/15	Wisawakon Amnuaikan Kong Rong-ngan	承前
12	Chaloem Sriwibun	1953/6/15 1955/3/31	Wisawakon Amnuaikan Kong Rong-ngan	経歴不明
13	Phong Wirayasiri	1955/4/1 1962/10/15	Wisawakon Amnuaikan Kong Rong-ngan	鉄道奨学生6期生。英マンチェスター大学 1931年/ 鉄道局入局

（出所）タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』（タイ文、1970年）171ページ。  
最初の工場長は、タイ国鉄編の資料では不明になっているが、Bangkok Times (ed.), Directory for  
Bangkok and Siam, 1910, 1915 などの資料で補充した。また、備考は葬式本にもとづく末廣の調査による。

表Ⅳ-9 マッサン鉄道工場の職員と労働者（1917-1936年）

（1）マッサン鉄道工場の人種別・職員労働者数の推移（各年3月末現在）

年次	合計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	その他*
1917**	202	...	...	...	...
1918	363	...	...	...	...
1929	1,069	863	-	183	23
1930	1,100	900	-	177	23
1933	1,004	827	1	172	4
1934	993	825	1	163	4
1935	1,019	868	1	147	3
1936	1,078	927	1	147	3

（注）\*主としてインド人。 \*\*1917年は6月の数字。

（出所）1917、1918年：タイ鉄道局『年次事業報告書 1917年度版』21ページ

1929年：鉄道局『年次事業報告書 1929年度版』23ページ。

1930年：鉄道局『年次事業報告書 1930年度版』30ページ。

1933年：鉄道局『年次事業報告書 1932年度版』9ページ。

1934年：鉄道局『年次事業報告書 1933年度版』35ページ。

1935年：鉄道省（日本）『南方交通調査資料第2部 第2分冊 泰國交通篇』

1942年、3-4頁。

1936年：鉄道局『年次事業報告書 1935年度版』27ページ。

（2）マッサン鉄道工場の職種別・人種別労働者数の推移（1934年3月）

1934年	合計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	その他
職員	35	32	1	-	2
労働者	958	793	-	163	2
合計	993	825	1	163	4

（3）マッサン鉄道工場の職種別・人種別労働者数の推移（1936年3月）

1936年	合計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	その他
職員	55	53	1	-	1
労働者	1,023	874	-	147	2
合計	1,078	927	1	147	3

表V-1 タイ鉄道局の職員・労働者数の推移 (1898-1916年)

年次	合計	北部線鉄道局				南部線鉄道局			出 所
		職員 staff	監視員 watchmen	労働者 workmen	苦力 coolies	職員	契約苦力	日雇い苦力	
1898	....	68	....	....	....	-	-	-	年次報告書
1899	....	90	....	....	....	-	-	-	
1900	....	90	....	....	....	-	-	-	
1901	....	123	....	....	....	-	-	-	
1902	....	143	....	....	....	-	-	-	
1903	....	152	....	....	....	-	-	-	
1904	....	169	....	....	....	63	-	-	
1905	....	....	....	....	....	....	-	-	
1911	2,904	623	64	314	1,903	....	5,620	1,920	BTWM
1912	2,710	640	57	298	1,715	....	....	....	1912/10/23
1913	2,785	703	65	315	1,702	....	3,962	3,574	BTWM
1914	2,770	556	54	292	1,868	....	....	....	1914/11/6
1915	....	....	....	....	....	....	....	....	
1916	2,728	576	46	314	1,792	....	....	....	

(注) \*年次は、その年の3月31日現在を示す。 ... 不明、- 該当数字なし。

(出所) タイ鉄道局『年次事業報告書』各年次版、Bangkok Times Weekly Mailの記事より筆者作成。

表V-2 タイ鉄道局の職員・労働者数の推移：人種別（1918－1935年）

年次	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他	タイ人比率 (%)
1918	11,849	9,745	30	1,781	96	197	82.2
1919	10,729	9,294	21	1,223	60	131	86.6
1920	9,132	7,426	26	1,572	47	61	81.3
1921	11,739	9,189	28	2,391	58	73	78.3
1922	13,655	10,489	24	3,028	60	54	76.8
1923	13,277	10,652	37	2,213	72	303	80.2
1924	14,145	11,689	39	2,161	99	157	82.6
1925	14,652	12,776	37	1,586	102	151	87.2
1926	13,991	10,736	34	3,038	131	52	76.7
1927	20,748	19,155	22	1,371	140	60	92.3
1928	13,943	12,283	14	1,459	129	58	88.1
1929	15,107	13,565	19	1,307	171	45	89.8
1930	16,481	14,984	19	1,184	267	27	90.9
1931	16,866	15,330	19	1,204	140	173	90.9
1932	15,802	14,364	14	1,120	235	69	90.9
1933	12,930	12,407	14	341	66	102	96.0
1934	12,345	11,791	3	335	68	148	95.5
1935	14,405	....	....	....	....	....	....

（注）年次は、その年の3月31日現在を示す。

（出所）タイ鉄道局『年次事業報告書』各年次版より筆者作成。

表V-3 タイ鉄道局におけるヨーロッパ人技師の推移（1917-1934年）

年次	合 計	本部事業部	技術局	建設事業	保線事業	機械サービス	運輸部門	経理関係	倉庫事業	材料事業
1896	32	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1898	65	....	....	....	....	....	....	....	....	....
1917	26	1	4	9	4	5	3			
1918	30*	6	-	4	6	7	2	1	-	-
1919	21	5	-	4	6	4	1	1	-	-
1920	26	5	-	6	5	8	1	1	-	-
1921	28	6	-	10	3	7	1	1	-	-
1922	24	1	3	6	5	6	1	1	1	-
1923	37	2	4	18	6	5	-	1	1	-
1924	39	1	4	17	8	6	-	-	1	2
1925	37	1	3	18	8	6	-	-	1	-
1926	34	1	2	15	9	5	-	-	2	-
1927	22	1	2	6	5	5	-	-	3	-
1928	14	1	2	-	3	5	-	-	3	-
1929	19	1	2	3	4	6	-	-	3	-
1930	19	1	3	-	4	7	-	-	3	1
1931	19	1	3	-	5	6	-	-	3	1
1932	14	-	1	-	3	6	-	-	2	2
1933	14	1	-	-	-	2	11	-	-	-
1934	3	1	-	-	-	1	1	-	-	-

（注）（1）\*年次は当該年3月末現在を示す。ただし、1917年は7月現在のドイツ人のみの数字。（2）\*道路事業部門の4名を含む。

（出所）タイ鉄道局『年次事業報告書』より筆者作成。



表V-4 タイ鉄道局人種別労働者の推移：建設、保線部門（1918－1934年）

年次*	合計	建設部門			中国人 比率 (%)	合計	保線部門		中国人 比率 (%)
		タイ人	中国人	インド人			タイ人	中国人	
1918	4,568	3,108	1,297	16	28.4	2,963	2,905	35	1.2
1919	3,119	2,538	471	22	15.1	4,242	3,825	393	9.3
1920	2,531	1,474	1,023	10	40.4	3,277	3,096	159	4.9
1921	4,618	2,692	1,855	21	40.2	3,414	3,332	66	1.9
1922	5,435	3,136	2,258	8	41.5	4,190	3,906	257	6.1
1923	3,739	2,246	1,456	9	38.9	5,264	4,631	362	6.9
1924	5,267	3,597	1,628	18	30.9	4,292	4,035	119	2.8
1925	5,688	4,548	1,105	15	19.4	4,129	3,892	70	1.7
1926	4,757	2,392	2,318	26	48.7	4,336	3,947	345	8.0
1927	2,319	1,602	679	6	29.3	13,163	12,782	325	2.5
1928	1,922	1,365	557	-	29.0	6,439	5,827	549	8.5
1929	2,356	1,774	579	-	24.6	7,039	6,560	407	5.8
1930	2,081	1,859	221	1	10.6	8,464	7,680	628	7.4
1931	2,210	2,026	181	3	8.2	8,676	7,820	679	7.8
1932	2,074	1,938	134	2	6.5	8,270	7,429	644	7.8
1933	1,335	1,332	-	3	0.0	6,704	6,503	89	1.3
1934	803	801	-	2	0.0	6,695	6,436	88	1.3

（注）年次は当該年3月末現在を示す。合計はその他の人種を含む。

（出所）タイ鉄道局『年次事業報告書』より筆者作成。

表V-5 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1918年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	52	44	6	-	1	1
建設事業						
北部、東北線	2,736	2,402	1	208	17	108
南部線	1,832	706	3	1,089	16	18
保線事業						
北部、東北線	1,565	1,547	1	17	-	-
南部線	1,398	1,358	5	18	5	12
機械サービス	1,351	960	7	339	15	30
運輸事業	1,307	1,251	2	32	18	4
経理関係	208	195	1	7	3	2
道路事業	1,400	1,282	4	71	21	22
合 計	11,849	9,745	30	1,781	96	197

(出所) Twenty Second Annual Report on the Administration of the Siamese State Railways for the Year Buddhist Era 2460, Bangkok, 1918, p.5.

表V-6 タイ鉄道局の部門別人種別分布 (1919年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	77	68	5	-	3	1
建設事業						
北部、東北線	2,480	2,200	2	198	6	74
南部線	639	338	2	273	16	10
保線事業						
北部、東北線	2,725	2,380	2	340	3	-
南部線	1,517	1,445	4	53	3	12
機械サービス	1,648	1,282	4	319	14	29
運輸事業	1,406	1,357	1	32	13	3
経理関係	237	224	1	8	2	2
合 計	10,729	9,294	21	1,223	60	131

(出所) Twenty Third Annual Report on the Administration of the Siamese State Railways for the Year Buddhist Era 2461, Bangkok, 1919, p.3

表V-7 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1920年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	75	67	5	-	2	1
建設事業	2,531	1,474	6	1,023	10	18
保線事業	3,277	3,096	5	159	5	12
機械サービス	1,590	1,210	8	342	5	25
運輸事業	1,389	1,322	1	39	23	4
経理関係	220	207	1	9	2	1
倉庫事業	50	50	-	-	-	-
合 計	9,132	7,426	26	1,572	47	61

(出所) Twenty Third Annual Report on the Administration of the Siamese State Railways for the Year Buddhist Era 2462, Bangkok, 1920, p.3

表V-8 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1921年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	78	69	6	-	2	1
建設事業	4,618	2,692	10	1,855	21	40
保線事業	3,413	3,332	3	66	6	6
機械サービス	1,798	1,348	7	412	9	22
運輸事業	1,604	1,536	1	47	18	2
経理関係	118	104	1	11		2
倉庫事業	110	108	-	-	2	-
合 計	11,739	9,189	28	2,391	58	73

(出所) Twenty Fourth Annual Report on the Administration of the Siam State Railways for the Year Buddhist Era 2463, Bangkok, 1921, p.3

表V-9 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1922年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	49	48	1	-	-	-
技術部局	174	99	3	69	2	1
法律部局	12	12	-	-	-	-
建設事業	5,435	3,136	6	2,258	8	27
保線事業	4,190	3,906	5	257	20	2
機械サービス	1,849	1,415	6	397	9	22
運輸事業	1,691	1,621	1	47	20	2
経理関係	208	206	1	-	1	-
倉庫事業	47	46	1	-	-	-
合 計	13,655	10,489	24	3,028	60	54

(出所) Twenty Fifth Annual Report on the Administration of the Siam  
State Railways for the Year Buddhist Era 2464, Bangkok, 1922, p.5

表V-10 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1923年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	49	47	2	-	-	-
技術部局	182	139	4	36	2	1
法律部局	12	12	-	-	-	-
建設事業	3,739	2,246	18	1,456	9	10
保線事業	5,264	4,631	6	362	20	245
機械サービス	2,050	1,694	5	308	5	38
運輸事業	1,685	1,601	-	49	35	-
経理関係	213	212	-	-	1	-
倉庫事業	64	54	1	-	-	9
ホテルサービス	19	16	1	2	-	-
合 計	13,277	10,652	37	2,213	72	303

(出所) Twenty Sixth Annual Report on the Administration of the  
State Railways for the Year Buddhist Era 2465, Bangkok, 1923, p.5

表V-11 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1924年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	49	48	1	-	-	-
技術部局	83	65	4	13	-	1
法律部局	11	11	-	-	-	-
建設事業	5,267	3,597	17	1,628	18	7
保線事業	4,292	4,035	8	119	25	105
機械サービス	2,248	1,892	6	302	4	44
運輸事業	1,759	1,670	-	53	36	-
経理関係	226	225	-	-	1	-
倉庫事業	73	61	1	-	11	-
ホテル事業	137	85	2	46	4	-
合 計	14,145	11,689	39	2,161	99	157

(出所) Twenty Seventh Annual Report on the Administration of  
the Royal State Railways of Siam for the Year Buddhist Era 2466,  
Bangkok, 1924, p.4

表V-12 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1925年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	50	49	1	-	-	-
技術部局	92	75	3	14	-	-
法律部局	12	12	-	-	-	-
建設事業	5,688	4,548	18	1,105	15	2
保線事業	4,129	3,892	8	70	29	130
機械サービス	2,405	2,064	6	293	23	19
運輸事業	1,854	1,782	-	44	28	-
経理関係	229	229	-	-	-	-
倉庫事業	61	57	1	-	3	-
ホテル事業	132	68	-	60	4	-
合 計	14,652	12,776	37	1,586	102	151

(出所) Twenty Eighth Annual Report on the Administration of the  
Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2467, Bangkok, 1925, p.5

表V-13 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1926年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	51	50	1	-	-	-
技術部局	98	84	2	12	-	-
法律部局	13	13	-	-	-	-
建設事業	4,757	2,392	15	2,318	26	6
保線事業	4,336	3,947	9	345	30	5
機械サービス	2,282	1,957	5	275	14	31
運輸事業	1,901	1,822	-	46	33	-
経理関係	247	247	-	-	-	-
倉庫事業	92	77	2	-	11	2
ホテル事業	214	147	-	42	17	8
合 計	13,991	10,736	34	3,038	131	52

(出所) Twenty Ninth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2468, Bangkok, 1926, p.5.

表V-14 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1927年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	64	61	1	-	2	-
技術部局	109	96	2	11	-	-
法律部局	13	13	-	-	-	-
建設事業	2,319	1,602	6	679	6	26
保線事業	13,163	12,782	5	325	50	1
機械サービス	2,366	2,079	5	236	15	31
運輸事業	2,083	1,962	-	81	40	-
経理関係	271	268	-	-	3	-
倉庫事業	94	81	3	-	8	2
ホテル事業	266	211	-	39	16	-
合 計	20,748	19,155	22	1,371	140	60

(出所) Thirtieth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2469, Bangkok, 1928, p.10

表V-15 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1928年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	54	51	1	-	2	-
技術部局	118	104	2	11	-	1
法律部局	15	15	-	-	-	-
建設事業	1,922	1,365	-	557	-	-
保線事業	6,439	5,827	3	549	31	29
機械サービス	2,461	2,169	5	234	27	26
運輸事業	2,148	2,039	-	77	32	-
経理関係	287	285	-	-	2	-
倉庫事業	184	170	3	-	9	2
ホテル事業	315	258	-	31	26	-
合 計	13,943	12,283	14	1,459	129	58

(出所) Thirty First Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2470, Bangkok, 1929, p.6.

表V-16 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1929年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	56	53	1	-	2	-
技術部局	121	99	2	20	-	-
法律部局	15	15	-	-	-	-
建設事業	2,356	1,774	3	579	-	-
保線事業	7,039	6,560	4	407	53	15
機械サービス	2,482	2,197	6	221	35	23
運輸事業	2,205	2,120	-	41	44	-
経理関係	292	290	-	-	2	-
倉庫事業	258	238	3	-	10	7
ホテル事業	283	219	-	39	25	-
合 計	15,107	13,565	19	1,307	171	45

(出所) Thirty Second Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2471, Bangkok, 1930, p. 6.

表V-17 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1930年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	56	53	1	-	2	-
技術部局	236	217	3	14	-	2
法律部局	17	17	-	-	-	-
建設事業	2,081	1,859	-	221	1	-
保線事業	8,464	7,680	4	628	146	6
機械サービス	2,557	2,278	7	214	39	19
運輸事業	2,192	2,089	-	63	40	-
経理関係	333	329	-	-	4	-
倉庫事業	250	236	3	1	10	-
ホテル事業	295	226	1	43	25	-
合 計	16,481	14,984	19	1,184	267	27

(出所) Thirty Third Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2472, Bangkok, 1931, p.5.

表V-18 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1931年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	56	53	1	-	2	-
技術部局	139	117	3	18	-	1
法律部局	19	19	-	-	-	-
建設事業	2,210	2,026	-	181	3	-
保線事業	8,676	7,820	5	679	16	156
機械サービス	2,584	2,297	6	228	37	16
運輸事業	2,314	2,211	-	57	46	-
経理関係	326	325	-	-	1	-
倉庫事業	244	230	3	1	10	-
ホテル事業	298	232	1	40	25	-
合 計	16,866	15,330	19	1,204	140	173

(出所) Thirty Fourth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2473, Bangkok, 1932, p. 4.



表V-19 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1932年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業	54	52	-	-	2	-
技術部局	50	49	1	-	-	-
法律部局	19	19	-	-	-	-
建設事業	2,074	1,938	-	134	2	-
保線事業	8,270	7,429	3	644	130	64
機械サービス	2,364	2,098	6	224	32	4
運輸事業	2,096	1,988	-	64	44	-
経理関係	318	317	-	-	1	-
倉庫事業	312	284	2	17	8	1
ホテル事業	245	190	2	37	16	-
合 計	15,802	14,364	14	1,120	235	69

(出所) Thirty Fifth Annual Report on the Administration of the Royal  
State Railways for the Year Buddhist Era 2474, Bangkok, 1933, p.7.

表V-20 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1933年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業部	68	65	1	0	2	0
総務課	46	43	1	-	2	-
統計課	7	7	-	-	-	-
法律課	15	15	-	-	-	-
運輸事業部	3,306	3,175	11	80	39	1
総務課	134	132	-	-	2	-
営業課	1,972	1,909	-	50	13	-
運転課	1,200	1,134	11	30	24	1
機械サービス部	9,306	8,917	2	261	25	101
総務課	11	11	-	-	-	-
建設課	1,335	1,332	-	-	3	-
保線課	6,704	6,503	-	89	15	97
マッガサ工場	1,004	827	1	172	-	4
倉庫課	252	244	1	-	7	-
経理部	250	250	0	0	0	0
合 計	12,930	12,407	14	341	66	102

(出所) Thirty Sixth Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2475, Bangkok, 1934, p.9.

表V-21 タイ鉄道局従業員の部門別人種別分布 (1934年3月末現在)

部 門	合 計	タイ人	ヨーロッパ人	中国人	インド人	その他
本部事業部	69	66	1	0	2	0
総務課	47	44	1	-	2	-
統計課	7	7	-	-	-	-
法律課	15	15	-	-	-	-
運輸事業部	3,361	3,245	1	84	31	0
総務課	126	125	-	-	1	-
営業課	2,086	2,024	-	52	10	-
運転課	1,149	1,096	1	32	20	-
機械サービス部	8,666	8,231	1	251	35	148
総務課	13	13	-	-	-	-
建設課	803	801	-	-	2	-
保線課	6,695	6,436	-	88	27	144
マカサ工場	993	825	1	163	-	4
倉庫課	162	156	-	-	6	-
経理部	249	249	0	0	0	0
合 計	12,345	11,791	3	335	68	148

(出所) Thirty Seventh Annual Report on the Administration of the Royal State Railways for the Year Buddhist Era 2476, Bangkok, 1935, p.7.

表V-22 タイ鉄道局従業員の部門別給与別分布 (1935年3月末現在)

部 門	合 計	月給者	日給者
本部事業部			
総務課	49	48	1
統計課	7	7	-
法律課	17	17	-
運輸事業部			
総務課	119	119	-
営業課	2,140	1,178	962
運転課	1,258	624	634
機械サービス部			
総務課	6	6	-
建設課	1,246	13	1,233
保線課	8,186	333	7,853
マッガザン工場	1,019	54	965
倉庫課	138	93	45
経理部	211	209	2
合 計	14,405	2,741	11,664

(出所) 鉄道省『南方交通調査資料第2部 第2分冊 泰國交通篇』昭和17年4月  
2-3頁より作成。

表V-23 キャンベル社のヨーロッパ人鉄道建設スタッフ（1896年現在）

	名前	職種	国籍	備考
1	Campbell, G. Murray	Contractor	イギリス	コーラート線建設請負 建設担当土木技師
2	Bennett, I.E.	Civil Engineer	アメリカ	
3	Braine, C.D.H.	Agent	不明	
4	Cheetham, J.F.	Agent	不明	
5	Hendrie, J.L.	Agent	不明	
6	Roy, N.W.	Agent	イギリス	
7	Vipan, W.H.	Agent	不明	
8	Whitelaw, J.	Agent	不明	
9	Andersen, H.C.	Assit. Agent	デンマーク	
10	Simpson	Assit. Agent	不明	
11	Jesus, G.	Clerk	不明	
12	Jesus, E.M.	Clerk	不明	
13	McGowan, J.	Clerk	不明	
14	Scharenguivel, H.O.	Clerk	不明	
15	Smollett, F.W.	Engine Driver	不明	
16	Stone, W.A.	Engine Driver	不明	
17	Sugich, P.	Engine Driver	英系インド人	鉄道局へ移籍
18	Adams, J.	Inspector	不明	
19	Emmerson, H.	Inspector	不明	
20	Friday, J.	Inspector	イギリス	
21	Tyson, Z.	Inspector	不明	
22	Fox, F.M.	Locomotive Engineer	イギリス	
23	Jackson, L.N.	n.a	イギリス	
24	Dickson, N.B.	n.a.	イギリス	

（注）（1）キャンベル社は、コーラート線の建設を請負ったイギリス人の会社。

1896年に鉄道局は契約を破棄した。

（2）1896年のタイ在住のヨーロッパ人総数は514名。うち鉄道局の人数は34名  
他方、鉄道建設請負い業者のキャンベル社の雇用は24名に達した。

（3）なお、キャンベル社の雇用の大半はイギリス人と推定されるが、未確認。

（出所）Bangkok Times (ed.), The Directory for Bangkok and Siam for 1896,  
Bangkok: Bangkok Times Office, 1897, pp.147-159 より作成。

表V-24 タイ鉄道局の組織と職員、建設技師一覧（1893年、1897年）

部局	職名	1893年		1897年	
		人名	国籍	人名	国籍
Central Administration	Director General	K. Bethge*	ドイツ	K. Bethge*	ドイツ
	Chief Engineer & Secretary	P. Rohns	ドイツ	H. Gehrts	ドイツ
	Chief Accountant	-		V. Molo	イタリア
	Medical Adviser	-		Dr. Hays	ドイツ
Central Office & Accounting	Archivist	E.C.van Marle	オランダ	E.C.van Marle*	オランダ
	Asst. Archivist	J. Kuis	不明	-	
	Record Keeper	-		J. Kuis	不明
	Interpreter	Nai Sanom	タイ	Nai Sanom	不明
	Storekeeper	J.J. Loew(o*)	ドイツ	C. Alten	不明
	Accountant	-		A. Foekengs	ドイツ
	Clerk	E.M. Carapiet	不明	E.M. Carapiet	不明
	Clerk	-		M.R. Smyth	イギリス
	Clerk	-		R. Gotte	ドイツ
Technical Office	Translator	Peer Teng	不明		
	Chief of Technical Office	J. Ross Clunis	不明	E. Bock	ドイツ
	Asst. Engineer	M. Dengler	ドイツ	-	
	Head Draughtman	E. dos Remedios	イタリア	-	
	Draughtman	D. Pentimalli	不明	John Carlos	不明
	Draughtman	-		J. Antonio	不明
	Draughtman	-		Nai Chah	タイ
Mechanical Service	Draughtman	-		Nai Deng	タイ
	Mechanical Engineer	-		L. Galland	ドイツ
Traffic Service	Asst. Mech. Engineer	-		H. Coupleux	不明
	Traffic Manager	-		F. Schnerr	ドイツ
Section Bangkok (Km 0-16)	Section Engineer	P. Rohns	ドイツ	E. Block**	不明
	Surveyor	E. Bock	ドイツ	-	
	Surveyor	R. Babel	不明	-	
	Asst. of Works	-		A. Cattarini	イタリア
	Overseer	-		A. Ashton	イギリス
	Engine Driver	-		A. Pestonji	英系インド
Section Cheingrak (Km 16-48)	Section Engineer	-		H. Gittins	イギリス
	Asst. Engineer	S.H. Angier	不明	-	
	Overseer			C. Lange	ドイツ

表V-24 タイ鉄道局の組織と職員、建設技師一覧（1893年、1897年）

部局	職名	1893年		1897年	
		人名	国籍	人名	国籍
Section Ayuthia (Km 48-79)	Section Engineer	H. Nobechi*	日本	J.S. Smyth	イギリス
	Asst. Engineer	-		Luang Ramphai-phongborithat	タイ
	Surveyor	-		S.B. Terry	不明
	Overseer	-		C. Hermann	ドイツ
	Platelayer	-		J. Friday	不明
Section Pak Preo (Km 79-130)	Section Engineer	H. Gehrts*	ドイツ	N.K. Passmore**	イギリス
	Overseer	Nai Chitr*	タイ	C.W. Grandjean	不明
	Clerk	-		Rud. Gotte(o*)	ドイツ
	Workshop Foreman	-		H. Jones	不明
	Engine Driver	-		P. Sugich	不明
	Engine Driver	-		G. Schmidt	ドイツ
	Interpreter	-		H. Warnken	不明
Section Hinlap (Km 130-145)	Section Engineer	H. Gittins*	イギリス	L. Weiler*	ドイツ
	Asst. Section Engineer	F.G. Lambert	不明	M.F. Gross	ドイツ
	Asst. Surveyor	-		C. Ramanaden	不明
	Accountant	-		E. Nettle	不明
	Overseer	-		W. Watt	不明
	Store Keeper	-		K. Moteo	不明
Section Muak Lek (Km 145-168)	Section Engineer	O. Kaeppler*	ドイツ	K.L. Rahbeck	デンマーク
	Surveyor	A. Werner	不明	K. Rahbeck	デンマーク
	Asst. Surveyor	-		J.B. Stenross	不明
	Overseer	-		E. Pelgrini	不明
	Overseer	-		A. Muller	ドイツ
	Interpreter	-			
Section Chantuk (Km 168-225)	Section Engineer	-		G.S. Simkin	不明
	Asst. of Works	-		H. Andersen	デンマーク
	Interpreter	-		F. Rodrigues	不明

(出所) Bangkok Times (ed.) The Directory for Bangkok and Siam for 1893, pp.293-294.

Bangkok Times (ed.) The Directory for Bangkok and Siam for 1897, pp.119-120.

(注) (1) - は該当する職種がないことを示す。

(注) (2) \*Bethge: 1890年から1900年まで鉄道局長。1900年4月、コレラで病死。

\*Gehrts: 1900年から1904年まで鉄道局長。その後、退職。

\*Nai Chit (Bun-nak) は、のち欽賜名 Luang Ramphaiphong-boriphatを下賜される。

\*Gittins: 1909年以降、南部線鉄道局長、1917年、技師長兼鉄道局顧問、1921年、退職。

\*Nobechi: 野辺地久紀、\*Kaeppler: 1893年末、赴任地で肺病のため病死。

\*Weiler: 1904年から1917年、鉄道局長（のち北部線鉄道局長）、1917年7月、逮捕・追放。

\*\* Bock, Passmore の1897年の職位は Assistant Section Engineer

(3) 人名のイタリックは、1909年当時も鉄道局で働いていたことを示す。

表V-25 タイ鉄道局職員の国籍別構成（1896年、1898年）

国籍	1896年4月	1898年3月
タイ人	19	25
イギリス人	9	28
ドイツ人	8	15
デンマーク人	3	6
オランダ人	6	5
オーストリア人	1	4
ポルトガル人	3	3
アメリカ人	-	2
イタリア人	-	1
スウェーデン人	-	1
フランス人	1	-
スイス人	1	-
合計	51 (32)	90 (65)

（注）- は、該当なしを示す。括弧内は外国人の合計。

（出所）Holm, David, "The Role of the State Railways in Thai History, 1892-1932," Ph.D. dissertation, Yale University, 1977, p.87.

（原典）NA 5 Yotha, 5.6/17, "Report 5 for 1 April 1896 to 31 March 1898."



表V-26 タイ鉄道局職員の部門別・職種別分布（1898-1904年）

（当年3月末の人数）

項目／年次	職位英語名	コーラート線、ロップリー線							ペップリー線
		1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1904
<b>1) エンジニア部</b>	<b>Engineering Department</b>	....	....	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>7</b>
工区担当エンジニア	Section Engineers	....	....	1	2	2	2	2	1
職員	Clerks	....	....	2	2	2	2	2	1
電報検査官	Telegraph Inspector	-	-	1	1	1	1	2	-
保線技師	Permanent Way Inspectors	....	....	5	10	10	10	11	3
保線技師補佐	Permanent Way Sub Inspectors	....	....	2	4	6	10	6	2
<b>2) 機関車・工場部</b>	<b>Locomotive Department</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>25</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>12</b>
機関車技師長	Locomotive Superintendent	1	1	1	1	1	1	1	-
機関車技師長補佐	Asst. Locomotive Superintendent	1	1	1	2	1	1	1	1
フォアマン	Foremen			-	-	2	3	3	1
機関手	Drivers	6	7	8	10	16	15	14	4
火 夫	Firemen	5	6	8	10	13	14	15	4
オイルマン	Oilmen	5	6	-	-	-	-	-	-
清掃夫		10	12	-	-	-	-	-	-
客車検査長	Carriage Examiner	1	1	1	1	1	1	1	1
事務長	Head Clerk			1	1	1	1	1	-
事務職員	Clerk	2	2	-	-	1	1	1	1

表V-26 タイ鉄道局職員の部門別・職種別分布（1898-1904年）

（当年3月末の人数）

項目／年次	職位英語名	コーラート線、ロップリー線							ペップリー線
		1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	
<b>3) 運輸事業部</b>	<b>Traffic Department</b>	<b>54</b>	<b>64</b>	<b>59</b>	<b>79</b>	<b>86</b>	<b>90</b>	<b>109</b>	<b>44</b>
運輸事業部長	Traffic Superintendent	1	1	1	1	1	1	1	-
運輸事業部長補佐	Asst. Traffic Superintendent	1	1	1	1	1	1	1	-
経理課長	Accountant	1	1	1	1	1	1	1	-
本部職員*	Administration	21	29	8	10	10	12	11	5
駅長 第1級駅	Station Master 1 Class	3	3	3	3	3	2	3	1
駅長 第2級駅	Station Master 2 Class	6	7	3	5	5	5	5	1
駅長 第3級駅	Station Master 3 Class	5	7	2	10	13	13	14	7
駅長 第4級駅	Station Master 4 Class	-	-	7	8	8	7	9	3
駅長補佐	Ass. Station Masters	2	2	2	1	-	1	1	-
駅職員	Station Clerks			15	21	17	19	14	4
車 掌	Train Guards	5	5	5	4	6	3	9	4
車掌補佐	Ass. Train Guards	-	-	-	3	4	7	2	-
ブレーキマン	Brakesmen	8	7	6	9	11	11	11	5
電報検査官**	Telegraph Inspector	1	1	-	-	-	-	-	-
列車転轍手	Shunting Porter	-	-	-	1	1	1	1	-
訓練生	Apprentices	....	....	5	1	5	6	26	14
合 計		84	99	90	123	143	152	169	63

（注）\*1898-99年の本部職員には、のちのエンジニアリング部局の技師、職員を含む。\*\*電報検査官は1900年度以降、エンジニアリング部へ移管。

（出所）1898-99年：Royal Railway Department, Nagara Rajasima Railway, Second Annual Report of the Traffic for the Year 117 (1898-1899), Annex F.

1900-04年：Royal State Railways, Seventh Administration Report on the Traffic for the Year 122 (1903-1904), 1904, p.36.

表V-27 タイ鉄道局の組織と職員、建設担当技師一覧 (1901年)

部 局	職 名	人 名	国 籍
Central Administration	Director General	Gehrts, K. (C.E.)	ドイツ
	Chief Engineer &	空 席	
	Superintendent Engineer	Kloke, E. (C.E.)	ドイツ
	Chief Architect	Sandreczki, C.	ドイツ
	Chief Accountant	Foekengs, A.	ドイツ
	Medical Adviser	Dr. Hays	ドイツ
Central Office & Accounting	Acting Chief	Thiel, E.	不明
	Record Keeper	dos Santos, C.A.	不明
	Interpreter	Luang Gini-santhanank	タイ
	Asst. Interpreter	Gardner J.	不明
	Translator	Nai Peer Teng	タイ
Accounting Office	Chief	Foekengs, A.	ドイツ
	Accountant	Paternott, N.A.	不明
Technical Office	Chief of Technical Office	Belhomme, R. (C.E.)	ドイツ
	Clerk	Blundell, J.	不明
	Draughtmen	d' Almeida, A., Carlos, J	不明
Store Service	Chief Storekeeper	Fritze, W.	ドイツ
	Asst. Storekeeper	Schmidt, E.D.	ドイツ
Workshops & Locomotive Service	Superintendent	Galland, L.	ドイツ
	Asst. Superintendent	Philipp, A.	不明
	Asst. Superintendent	Heinemann, A.	ドイツ
	Bridge Builder	Wegener, M.	ドイツ
	Wagon Builder	Proctor, E.	不明
	Sawmill manager	Candutti, G.S.	不明
	Storekeeper	Rice, J.	不明
	Accountant	Muller, A.	ドイツ
	Locomotive Drivers	Pestonji etc. 11 persons	英系インド 他
Traffic Service	Traffic Superintendent	Schnerr, F.	ドイツ
	Asst. Traffic Superintendent	Engelhardt, W.	ドイツ
	Cashier & Accountant	Neidhardt, O.	ドイツ
	Telegraph Inspector	Freckmann, O.	ドイツ
	1st Class Station Masters		
	Bangkok	Pestonji	英系インド
	Ayuthia	Paulo, O.	不明
	Gengkoi	Claessen	不明
	Korat	Greiner, W.J.	ドイツ

表V-27 タイ鉄道局の組織と職員、建設担当技師一覧 (1901年)

部 局	職 名	人 名	国 籍
Bangkok Terminus	Section Engineer Asst. Section Manager Overseers	Belhomme, R. (C.E.) Luang Rotthachanprachak Caldera; Ragona	ドイツ タイ
Section Pakpreo (Km 0-180)	Section Engineer Overseers	Gittins, H. (C.E.) Saxtorph etc 7 persons	イギリス
Section Korat (Km 180-263)	Section Engineer Asst. Section Engineer Overseers	Gross, M. F. Ammon, C. Wehler, Thong-you	ドイツ ドイツ ドイツ、タイ
Lopburi Line	Asst. Section Engineer Overseers	Smyth, R.F. Muller etc. 2 persons	イギリス ドイツ
Section Bangkok Noi (Km 1.1-18.9)	Section Engineer Overseers	Canova, G. (C.E.) Chapman; Haan	イタリア
Section Ban Kamehn (Km 18.9-49)	Section Engineer Asst. Section Engineer Overseer	Smyth, James S. (C.E.) de Paulsen, C. (C.E.) Chellappa	イギリス 不明 不明
Section Ban Pong (Km 49-80)	Section Engineer Assistant of Works Overseer	Knight, B.T. (C.E.) Andersen, H. Mohomed Towfique	イギリス デンマーク 不明
Section Ratburi (Km 80-126)	Section Engineer Assistant of Works Accountant	Goetz, A. (C.E.) Ames, S.G.H. Rozario, M.	ドイツ 不明 不明
Section Petchaburi (Km 126-150)	Asst. Section Engineer Overseers	Schoenheyder, C. (C.E.) Hayman; Harvey	ドイツ 不明
Survey to Chiangmai Line	Chief Surveyor Asst. Chief Surveyor Draughtsman Chainman	Martin, Alex F. Bell, J. R. Vindargon, A.S. Bhaji	不明 不明 不明 不明

(注) 国籍の確認は、ヴァイラーの日記その他の資料にもとづく。

C.E. は土木技師 (civil engineer) の資格をもつもの。

(出所) Bangkok Times (ed.) The Directory for Bangkok and Siam for 1901, pp.155-157.

ほかより作成。

表V-28 タイ政府お雇い外国人一覧 (1902年、月給1000バーツ以上のみ)

人 名	職務／地位	国籍	給与	単位
Rivett-Carnac	財務顧問	イギリス	3,000	ポンド／年
Jardine, J.A.	警察局顧問	イギリス	1,200	ポンド／年
Tottenham, J.L.	農務省森林局保護官	イギリス	1,750	ルピー／月
Giblin, R.W.	測量地図局長	イギリス	1,200	バーツ／月
Williamson, J.F.	大蔵省通貨局長	イギリス	1,250	ポンド／年
Giles, F.M.	土地収入局長	イギリス	1,600	バーツ／月
Graham, W.A.	農務省大臣補佐	イギリス	1,350	バーツ／月
Ambrose, F.	関税局次長	イギリス	1,200	ポンド／年
Carter, A.C.	国王官吏養成学校校長	イギリス	1,000	バーツ／月
Johnson, W.G.	教育監察長官	イギリス	1,100	バーツ／月
Tilleke, W.A.G.	国王法律長官	イギリス	1,000	バーツ／月
Highet, H. Campbell	保健衛生担当顧問	イギリス	1,100	バーツ／月
Verney, F.W.	政府裁判官	イギリス	1,200	ポンド／年
Lawson, E. St. J.	警察局監察長官	イギリス	1,000	バーツ／月
Scott, H.G.	鉱山地質局長	イギリス	1,200	バーツ／月
Col. Schau	地方憲兵隊監察長官	デンマーク	1,200	バーツ／月
Capt. de Richelieu	灌漑局監察長官	デンマーク	1,000	バーツ／月
Allegri, C.	土木省技師長	イタリア	1,200	バーツ／月
Col. Gerini, E.	軍教育局長	イタリア	1,000	バーツ／月
d'Orelli, C.C.	政府裁判官	スイス	1,200	ポンド／年
Gehrts, H.	鉄道局長	ドイツ	2,000	バーツ／月
Sandrecski, C.	土木省設計技師長	ドイツ	1,200	ポンド／年
Kloke, E.	鉄道局技術担当責任者	ドイツ	1,200	バーツ／月
Collmann, Th	郵便電信局顧問	ドイツ	1,000	バーツ／月
Schlesser, C.	法律顧問代理	ベルギー	1,000	バーツ／月
Robyns, C.	内務省顧問	ベルギー	1,000	バーツ／月
Florio, E.	Deputy Comtroller	オーストリア	1,200	バーツ／月
Kenchenius, A.	政府裁判官	オランダ	1,000	ポンド／年

(注) 1902年当時、1ポンドは19・30バーツ。 \* Superintending Engineer

(出所) Rivett-Carnac, "Great Britain, France and Siam: Minute by the Financial Adviser upon the Present Political Situation," Bangkok, Appendix, February 13, 1902 (USA Consular Reports 東京大学社会科学研究所所蔵)より作成。

表V-29 タイ鉄道局の幹部職員構成（1905年10月末現在）

	人 名	国 籍	職 位
1	Weiler, L.	ドイツ	Director General
2	Schnerr, F.	ドイツ	Traffic Superintendent
3	Meyer, H.K.	ドイツ	Chief Engineer, Secretary
4	Doring, V. (o*)	ドイツ	Technical Office
5	Thong-chue, Momchao	タ イ	Head Clerk, Technical Office
6	Gittins, H.	イギリス	Section Engineer
7	Passmore, N.K.	イギリス	Section Engineer
8	Goets, A.	ドイツ	Section Engineer
9	Smyth, R.F.	イギリス	Section Engineer
10	Luang Ramphaiphongboriphat	タ イ	Assistant Section Engineer
11	Luang Ratthachan-prachak	タ イ	Assistant Section Engineer
12	Fenrich, O.	ドイツ	Headquarters staff
13	Thiel	ドイツ	Headquarters staff
14	Luang Gini-santhananut	タ イ	Headquarters, chief interpreter
15	Galland, L.	ドイツ	Workshop
16	Gotthardt	ドイツ	Locomotive Service
17	Neidhardt	ドイツ	Traffic Service
18	Loebeck	ドイツ	n.a.
19	Luang Chamnong	タ イ	Interpreter, Traffic Service
20	Khun Phinit	タ イ	Station Master, Phrapatom
21	Khun Wichan	タ イ	Station Master, Ratburi

（注）北部線のバーンパーチャー＝パークナムボ間の開通式に、国王と共に列席した  
鉄道局の幹部職員の一覧。 国籍は筆者の調査による。

（出所）"The Royal Railway Department: The Opening of the New Line,"  
Bangkok Times Weekly Mail, November 1, 1905 より作成。

表V-30 タイ鉄道局の外国人技師と国籍、職種、月給一覧(1907-1909年)

(単位: ポンド/月)

	名 前	国 籍	鉄道局 入局年月	1908年末の 職 種	月給 1907	月給 1909	1909年4月以降 異 動
1	Luis Weiler	ドイツ	1893/02	鉄道局長	116	116	
2	K.H. Meyer	ドイツ	1905/06	技師長	90	90	自己都合により退職
3	P. Giertz	ドイツ			72		
4	F. Schnerr	ドイツ	1897	運輸事業部長	60		運輸事業部長
5	A.F. Martin	イギリス	1899/12	測量技師長	54	63	南部線建設へ移管
6	B.T. Knight	イギリス	1897/01	地区担当エンジニア	54		
7	A. Goetz	ドイツ	1899/12	地区担当エンジニア	51	63	南部線建設へ移管
8	G. Canova	イタリア	1899/10	技術局付きエンジニア	51		
9	C. Schonheyder	ドイツ			48		
10	C. Ammon	ドイツ		工区担当エンジニア	45		
11	M.F. Gross	ドイツ			42		
12	R. F. Smyth	イギリス	1898/11	工区担当エンジニア	42	51	南部線建設へ移管
13	A. Ackermann	ドイツ			39		
14	V. Doebling	ドイツ	1903/11	工区担当エンジニア	39	45	南部線建設へ移管
15	W. Engelhardt	ドイツ		運輸担当	38		
16	E. Altmann	ドイツ		橋梁技師	36		
17	E. Eisenhofer	ドイツ		工区担当エンジニア	36		
18	H. Petersen	ドイツ	1904/02	工区担当エンジニア	36	B675	北部線を退職
19	O. Feurich	ドイツ	1901/09	経理担当	36	38	北部線を退職
20	O. Neidhardt	ドイツ			36		
21	W. Fritze	ドイツ			36		
22	L. Rummel	ドイツ			33		
23	M. Gotthardt	ドイツ		機関車部門	33		
24	N.K. Passmore	イギリス	1894		33		
25	H. Fabrig	ドイツ			30		
26	K. Doebling	ドイツ	1906/06		27		
27	P. Maryzi	不明			27		
28	M. Himmer	ドイツ			24		
29	V. Strauss	ドイツ	1906/05	工区担当エンジニア	24	33	南部線建設へ移管
30	O. Altmann	ドイツ			21		
31	Th. Schneider	ドイツ	1905/11	工区担当エンジニア	21	30	北部線を退職
32	Dr. Petri **	ドイツ	1906/12	工区担当エンジニア	未定	36	北部線を退職
33	G.C. Smyth	イギリス	1907/10	工区担当エンジニア	-	33	南部線建設へ移管
34	Dr. K. Beyer	ドイツ	1908/08	工区担当エンジニア補佐	-	30	南部線建設へ移管
35	J. Kienningers	ドイツ	1908/09	工区担当エンジニア補佐	-	27	南部線建設へ移管

(注) (1) 1907年までの人名と給与は、Huphon Rattanaphong, "Kan-wa Chang Chao Tang-prathet Krasuwang Kasetrakan rawang Pho. So. 2435-2475," M.A. Thesis History Department, Sinlapakon University, 1986, pp.346-349 より作成。

(2) 1908年、1909年の職種と給与、鉄道局への入局年月は、国立古文書史料 (土木大臣からラーマ5世王への親書 1909年4月5日付) ; 筆者の調査 (タイ鉄道局外国人技師一覧)

(3) 各人の国籍は、ヴァイラーの日記、鉄道局『年次事業報告書』にもとづく筆者の調査。

(4) 換算レートは、1ポンド=13パーツ。

表V-31 南部線建設担当技師の一覧（1909年4月現在）

	名 前	国 籍	鉄道局	1908年末の
1	Gittins, H.	ドイツ	1893/02	南部線建設総責任者
2	Knight, B.T.	イギリス	1897/01	地区担当エンジニア
3	Canova, G.	イタリア	1899/10	地区担当エンジニア
4	Goetz, A.	ドイツ	1899/12	地区担当エンジニア
5	Martin, A.F.	イギリス	1899/12	測量技師長
6	Phra Ramphaiphongboriphat	タ イ	不 明	工区担当エンジニア
7	Phra Ratthachan-prachak	タ イ	不 明	工区担当エンジニア
8	Smyth, R.F.	イギリス	1898/11	工区担当エンジニア
9	Smyth, G.C.	イギリス	1907/10	工区担当エンジニア
10	Doehring, V.	ドイツ	1903/11	工区担当エンジニア
11	Strauss, V.	ドイツ	1906/05	工区担当エンジニア
12	Momchao Chatchusak	タ イ	不 明	アシスタントエンジニア
13	Dr. K. Beyer	ドイツ	1908/08	アシスタントエンジニア
14	J. Kienningers	ドイツ	1908/09	アシスタントエンジニア

（出所）国立古文書館史料 NA R.5 Yotha 7/265, 土木大臣から国王への新書、  
1909年4月23日、6-7ページ。



表V-3 2 宣戦布告に伴うタイ鉄道局の「敵国人」技師の追放（1917年7月）

	部局	名前	職名
1	Technical Office	Weiler, Luis	鉄道局長
2	技術局	Ringelmann, H.	
3		Schneider, Th.	
4		Gerber, A.	
5	Mechanical	Schadrich, R. (a*)	
6	Service	Kohler, K. (o*)	
7	機械サービス部	Rummel, L.	
8		Moller, K. (o*)	
9		Rabe, G.	
10	Maintenance	Dorow, E.	
11	Service	Rdholzner, H.	
12	保線事業部	Wehler, G.F.	
13		Gotte, R. (o*)	
14	Construction	Altmann, E.	北部線建設技師長
15	Service	Luders, O. (u*)	
16	建設事業部	Eschenbrenner, R.	
17		Russ, W.	
18		von Collen, H. (o*)	
19		Weiss, F.	
20		Haupt, G.	
21		Lampe, F.	
22		Boromistrza, V.	
23	Traffic Service	Schnerr, F.	運輸事業部長
24	運輸事業部	Engellhardt, W.	
25		Neidhardt, O.	
26	Central Office	Ulrich, A.	
	本部事業部		
27	Department of Ways	Ammon, C.	道路局
28	道路局	Rabus, Th.	

(注) o\*, u\* などは、ウムラントを示す。

(出所) 鉄道局『年次事業報告書 1917年度』、1ページより作成。

表V-33 ドイツ人技師追放に伴う鉄道局の人事異動 (1917年7月)

部局名	名 前	省／部局	人事異動	新しい職務（もとの職務）
本部事業部	Kromkhun Kamphengphet-akkharayothin Momchao Chalart Lt. Duang Panyarachun	陸軍省 農業省 陸軍省	出向 移籍 出向	鉄道局総裁 鉄道局総裁補佐、技術局部長 鉄道局総裁個人秘書長
法律局	Momchao Thong Chuer Luang Chinaditbodi Luang Prachunkhadi	司法省 内務省 司法省	出向 移籍 移籍	法律部長 Legal Controller Legal Controller
技術局	Rigazzi, A. Lt. Siri Intraphon Lt. Chai Niwatnan	首都省 陸軍省 陸軍省	出向 出向 出向	設計技師長 技師補佐 技師補佐
機械サービス部	Gittins, Henry Gibb, Norman  Momchao Wisetsakdi Khun Suwaphanphityakan	鉄道局 鉄道局  陸軍省 鉄道局	移籍 移籍  出向 昇進	技師長、鉄道局顧問 機械担当技師長 (南部線機械担当技師長) 技術局付き技師補佐 機械担当技師補佐
建設事業部	Canova, G.  Capt. Art Inthrayothin Luang Saritdikanbanchong  Luang Prakatkolasilp  Luang Sathiya-nimmankan  Khun Thorakan-phitak	鉄道局  陸軍省 鉄道局  鉄道局  鉄道局 郵便電信局	移籍  出向 移籍  移籍  移籍 移籍	北部線建設担当技師長 (道路局) 技師補佐 クンターン・トンネル建設責任者 (コーラート線保線担当) クンターン・トンネル建設技師 兼工区担当エンジニア補佐 (コーラート線保線担当) クンターン・トンネル建設技師 (道路局) 電信検査官
保線事業部	Lt. Lek Wannaphinthu Lt. Aep Rakprathet Lt. Phoem Onhasut Lt. Ruen Waityachiwa Lt. Son Nitthinan Momchao Sukhaparop Luang Prakitkolaset Khun Chakrawichanbodi Khun Phphit	陸軍省 陸軍省 陸軍省 陸軍省 陸軍省 陸軍省 鉄道局 鉄道局 鉄道局 鉄道局	出向 出向 出向 出向 出向 出向 移籍 昇進 昇進 昇進	保線検査官* 保線検査官 保線検査官 保線検査官 保線検査官 保線検査官 コーラート線保線担当技師 保線担当技師 保線検査官 保線検査官
運輸事業部	Lt. Col. Luang Yutthakanbancha Capt. Choey Banthucharoen Luang Chakra-ratthabodi Khun Akkhanirattakan Khun Phibun-rothakit Khun Ratthawisit-sathon	陸軍省 陸軍省 鉄道局 鉄道局 鉄道局 鉄道局	出向 出向 昇進 昇進 昇進 昇進	運輸事業部長 運輸事業部長補佐 運輸検査官** 運輸検査官 運輸検査官 運輸検査官補佐

表V-33 ドイツ人技師追放に伴う鉄道局の人事異動 (1917年7月)

部局名	名 前	省／部局	人事異動	新しい職務（もとの職務）
道路局	Giacone, L.	鉄道局	昇進	第2級技師
	Cambiaso, S.	鉄道局	移籍	南タイ道路・ソクラー管区長
	Luang Sathien-thapanakit	鉄道局	移籍	南タイ道路・ブーケット管区長
経理部	Phraya Chaiyotsombat	大蔵省	出向	経理部長代理***
	Phra Anurak-kosa	大蔵省	出向	監査長
	Phra Phiphitsombat	鉄道局	昇進	運輸担当経理課長
	Stanway, F.	鉄道局	昇進	建設担当経理課長

(注) (1) 保線検査長: Chief Permanent Way Inspector

(2) 運輸検査官: Traffic Inspector

(3) 経理部長代理: Acting Chief Auditor

(出所) (1) 鉄道局『年次事業報告書 1917年度』、3-4ページ。

(2) Bangkok Times Weekly Mail, July 23, 1917.

表V-34 プラチャット鉄道局総裁就任10周年祝賀会の参列者一覧表（1927年6月5日）

席順	国籍	名前	1927年の職名	備考
4	外国人	le May, R.S.	もと技術担当責任者（?）	前列
10	外国人	Smith, E. Wyon	もと倉庫担当技術責任者	
13	外国人	Sutcliffe, Ingham	マッグサン工場長	
14	外国人	Robins, A.O.	南部線保線責任者	
17	外国人	Smyth, G.C.	北部線保線責任者	
18	外国人	Groundwater, C.L.	倉庫担当技術責任者	
21	外国人	Gayetti, C., Dr.	医療顧問	
25	外国人	Rigazzi, A.	設計技師	
1	チャオプラヤー	Wongsanupraphat, Chaophraya	もと運輸大臣	前列
2	王族	Tong Chuer, Prince	不明	前列
3	プラーヤー	Sarasatsirilak, Phraya	道路局部長（技師長）	前列
5	プラーヤー	Ramphaipongboriphath, Phraya	東北部線建設技師長	前列
6	プラーヤー	Ginisanthanank, Phraya	本部事業部長	欠席
7	プラーヤー	Phiphitsombat, Phraya	商務運輸次官（もと資材課長）	前列
8	プラーヤー	Saritdikanbanchong, Phraya	電気技師長、機械技師長代理	葬式本あり
9	プラーヤー	Prasitthi-salakan, Phraya	運輸部長	
11	プラーヤー	Chao-wananusathiti, Phraya	監査役（大蔵省会計検査局）	
12	プラーヤー	Prakitkolasat, Phraya	南部線地区道路局技師長	
15	プラー	Suwaphanphityakan, Phra	機関車担当責任者	
16	プラー	Sathienthaphanakit, Phra		
19	プラー	Prakatkolasiln, Phra	東北部線地区建設責任者	
20	プラー	Suthamkitiyarak, Phra	本部経理担当課長	
22	プラー	Phasakoson, Phra	本部事業部長補佐*	
23	プラー	Witsadandunlayaratkit, Phra	運輸部長補佐	
24	ルワン	Chinaditbodi, Luang	本部法律担当課長	
26	ルワン	Phanityaphan-phatyachan, Luang	運輸部地区担当責任者	
27	ルワン	Phatrakikokson, Luang	本部事業部長補佐	
28	ルワン	Sathit-nimmakan, Luang		
29	ルワン	Anusit-sarakon, Luang		
30	ルワン	Wiwitsara, Luang		
31	ルワン	Sirisara-sinlapakrit, Luang		
		Gittins, H.	もと技師長、鉄道局顧問	帰国
		Chalart, Prince	もと鉄道局副総裁	病欠席

（出所）" The Railways of Siam: Ten Years Progress, " Bangkok Times Weekly Mail  
June 6, 1927 より作成。

（注）（1）最初の番号は、バンコクタイムズ紙が引用した名前の順番。恐らく席順の高いものの順位を指す。プラーヤー・ジニサンターナヌックは欠席のため、筆者の推定。

（2）外国人は8名、タイ人は23名が招待される。タイ人の内訳は王族1名、チャオプラヤーの爵位が1名、以下プラーヤーが8名、プラーが6名、ルワンが7名。

（3）外国人のうち、高位の技師は一時帰国中。

（4）\*Phra Phasakoson 1928年4月に本部事業部長補佐

表V-35 タイ鉄道局の外国人技師一覧（1927年現在）

部局・職位	名 前	国 籍
医療顧問	Dr. C. Gayetti	イタリア
技術局		
局付き技術責任者*	R.F. Smyth	イギリス
工区担当エンジニア	S.Cambiase	イタリア
設計技師	A Rigazzi	イタリア
軌道統一班		
工区担当エンジニア	E. Bevilague	イタリア
助手	F. Plano	イタリア
機械サービス部		
機械担当技師長	H.A.K. Zachariae	デンマーク
同部マッガサン工場課		
工場長	I. Sutcliffe	イギリス
機械担当フォアマン	T. Codol	イギリス
機械担当フォアマン	W.T. Merriden	イギリス
ボイラー検査長	R.H. Power	イギリス
ボイラー担当フォアマン	G. Bonavita	イタリア
同部発電課		
タービン担当技師	W. Weidauer	ドイツ
課付き技術責任者*	M.H. Lee	イギリス
同部倉庫課		
課付き技術責任者補佐	C.L. Groundwater	イギリス
保線事業部		
保線担当技師長	J.A. Crum	イギリス
北部線保線責任者	G.C. Smyth	イギリス
南部保線責任者	A.O. Robins	イギリス
道路局		
北部地区道路担当技師	L. del Giudice	イタリア
中部地区道路担当技師	A. Gibb	イギリス
南部地区道路担当技師	F.I. Nibson	デンマーク

(注) \* Superintending Engineer を指す。

(出所) Huphon Rattanaphong, "Kan-wa Chang Chao Tang-prathet nai Krasuwang Kasetrathikan rawang Pho.So. 2435-2475," M.A. Thesis, History Department, Sinlapakon University, 1986, pp. 335-336.

ただし、人名、職位の記述違いをタイ鉄道局『年次事業報告書』で訂正した。

表V-36 タイ鉄道局の主要幹部の構成（1927年現在）

職名／地位	英語名	名 前	国 籍	就任／退任*
技師長及び 機械担当技師長	Chief Engineer Chief Mechanical Engineer	H.A.K. Zachariae	デンマーク	就任 1926/3 退職 1932
電気担当技師長	Chief Electrical Engineer	Phraya Saritdikanbanchong (Saman Panyarahun)	タイ	就任 1926/3 退任 1932/8
マッガサン工場長	Superintending Engineer Makasan Workshop	Ingham Sutcliffe	イギリス	就任 1924/3 退職 1930/12
機関車技師責任者	Locomotive Superintendent	Phra Suwaphan-phityakan	タイ	就任 不明 退職 1932
ボイラー検査長	Chief Boiler Inspector	P.H. Power	イギリス	就任・退任 不明
発電タービン担当技師	Turbine Expert	W. Weidauer	ドイツ	就任・退任 不明
保線担当技師長*	Chief Engineer for Ways and Works	Arthur Crum	イギリス	就任 1927/2 退任 1932/12
北部線保線責任者	Division Engineer (Lampang)	G.C. Smyth	イギリス	就任 不明 退任 1929/1
南部線保線責任者	Division Engineer (Hua Hin)	A.O. Robins	イギリス	就任・退任 不明
技術サービス技師長	Chief Engineer in charge of Technical Service	R.F. Smyth	イギリス	就任 1927/2 退職 1927/11
倉庫担当技師責任者	Chief Engineer in charge of Stores	Wyon E. Smith	イギリス	就任 1927/1 退任 不明
本部事業部長	Chief of Central Office	Phraya Ginisanthananuk	タイ	就任 不明 退職 1928/4
出納長	Chief Cashier	Luang Samitwimonrak	タイ	就任 不明 退職 1927/9
医療顧問	Medical Adviser	Dr. C. Gayetti	イタリア	就任 1927 退職 1931/6

（注）退任は、鉄道部局内の他の職位へ異動もしくは昇進。退職は契約満期もしくは他部局への移籍を指す。

（出所）タイ鉄道局『年次事業報告書』各年版より作成。

Huphon Rattanaphong, "Kan-wa Chang Chao Tang-prather nai Krasuwang Kasetrathikan rawang  
Pho. So. 2435-2475," M.A. Thesis, History Department Sinlapakon University, 1986, pp.335-336

表V-37 タイ鉄道局の機構改革と鉄道奨学生（1932年8月）

部局／課役職名	英語表記	人 名	鉄道奨学生	番号	鉄道局入局
<b>本部事業部</b> 鉄道局総裁／事業部長 総務法律課長 統計課長	Central Administration Chief of Central Office General Secretary Statistician	Phraya Saritdikan-banchong Luang Thawinsetphanichayakan Luang Sittiduripat	- 第1期生 第5期生	7 43	1914 1923 1929
<b>エンジニアース部</b> 技師長 技術担当総責任者 マッガサン工場長 電信信号技師責任者 電信信号技師補佐 複線化技師責任者 機関車修理工場長 客車貨車修理工場長 機械工作工場長 電気工場長 倉庫課長 資材購買係長	Chief Engineer Superintending Engineer for Workshop Telegraph Signal Engineer Assistant Telegraph Eng. Double Line Engineer Eng. for Erecting Shop Eng. for Carriage & Wagon Eng. for Machine Shop Eng. for Electric Shop Stores Superintendent Purchase Chief	Momchao Soemsawat Luang Charansanitwong Luang Dechatiwongworawat Luang Siriakkhanikan Sawai Hapnanon Luang Yukthasewiwiwat Sun-nguwan Phisanbut Chitti (Kim Sua) Malila Toem Thianprasit Luang Prasithikonlamai Luang Charatsinphasadukit Saroen Mungkandi	推薦組 推薦組 第3期生 第1期生 第6期生 第4期生 第5期生 第5期生 第6期生 推薦組 第1期生 第3期生	67 69 27 1 49 37 41 46 51 62 8 23	1922 1922 1926 1921 1929 1928 1930 1928 1929 1924 1924 1925
管区保線技師責任者 北部管区 中部管区 東北部管区 南部管区	Division Engineer 同上 同上 同上	Phra Kamchon Luang Sunthonthephasadin Momchao Sukhaprarop Luang Silapawithankowit	- 第4期生 - 第1期生	34 5	1924
小管区保線技師責任者 バンコク プラーチーンブリー ペッチャブリー ラムパーン ウッタラディット パークナムポ ゲーンコーイ ラムチー チュンボン トゥンソン ハジャイ ヤラー	Maintenance Engineer 同上 同上 同上 同上 同上 同上 同上 同上 同上 同上 同上	Luang Phechakasemwitisawat Luang Samrittisawakam Luang Withanyontrakan Luang Withityontrakan Momchao Wiset-sak Luang Phisitmarakhawithan Luang Prasoetwithirat Luang Phaichitrabunyananop Luang Kunchanratyathon Luang Lowasutyantasin Luang Phisanmarakahawitan Momchao Praimakon	第3期生 第4期生 第3期生 第3期生 - 第2期生 第1期生 第4期生 第1期生 第4期生 第2期生 第2期生	24 39 21 29 13 2 32 4 40 15 10	1925 1928 1926 1925 1925 1924 1928 1924 1927 1925 1926
技術局付き技師 同 上 同 上 同 上 同 上 同 上	Staff Engineer Staff Engineer Staff Engineer Staff Engineer Staff Engineer Staff Engineer	Luang Wisonwithikan Momchao Sitthiyakon Samran Sakharin Sanit Thasanaphairot Phisit Attachinda Momchao Charoenchai	第1期生 第2期生 第3期生 第5期生 推薦組 -	3 9 22 44 63	1924 1925 n.a. 1929

表V-37 タイ鉄道局の機構改革と鉄道奨学生（1932年8月）

部局／課役職名	英語表記	人 名	鉄道奨学生	番号	鉄道局入局
<b>運輸事業部</b>					
運輸事業部長（運輸長）	Traffic Superintendent	Phra Wisut-dunlayaratthanakit			
営業課長	Commercial Manager	Leng Srisomwong	第4期生	38	n.a.
運輸課長	Operating Manager	Luang Withunwittikon	第2期生	12	1925
運輸課長補佐	Ass. Operating Manager	Udom Sanitwong	推薦組	57	1930
運輸課長補佐	Ass. Operating Manager	Phong Wiriyasiri	第6期生	52	1931
<b>管区運輸責任者</b>	Division Superintendent				
北部タイ		Luang Phibun-rathayan	-		
東北部タイ					
東北部タイ補佐		Pun Sakuntana	第3期生	19	1926
南部タイ		Chaloem Chaivasut	第2期生	18	1925
南部タイ補佐	Assistant	Art Kunchon Na Ayutthaya	第7期生	55	1931
貨物担当係長	Goods Division	Kasem Sriphayak	第3期生	26	1926
旅客担当係長	Passenger Division	Charun Wimonisiri	第5期生	42	1929
ホテル事業係長	Hotel Division	Chote Khunakasem	第5期生	45	1928
<b>経理部</b>					
経理部長補佐	Deputy Comptroller	Luang Roprukit	-		
会計課長	Accountant	Momchao Worawirakon	第1期生	6	1924
監査課長	Auditor	Luang Sakdisamroetlekha	-		
監査課長補佐	Assistant Auditor	Yim Phungphrakun	第3期生	31	1926
出納課長	Cashier	Luang Charoen-rotthasin	-		

- (注) (1) 地位役職と人名は、タイ鉄道局「年次事業報告書 1932年度」、4-6ページ。  
ただし、人名の英語表記はタイ語にもとづいてすべて変更した。  
(2) 鉄道奨学生との照合は表VI-1を参照。番号は同表の通し番号を示す。  
(3) 鉄道局への入局年は、タイ鉄道局「年次事業報告書」各年次版、及び各人の葬式本より筆者作成。



表VI-1 タイ鉄道局奨学生と留学先

番号	欽賜名・本名	本名	鉄道局奨学生	出発	留学先	大学、専攻	帰国	鉄道局入局	葬式本
1	Siriakhanikan, Luang	Sut Palasiri	第1期生	1918	アメリカ	マチューセツ工科大学, 工学士	1921	1922/01	文献3061
2	Prasoetwithirat, Luang	Rian Phuttasuk	第1期生	1918	アメリカ	不明	1924	1924/12	
3	Wisonwithikan, Luang	Khling Titatan	第1期生	1918	アメリカ	ミシガン大学*	1924	1924/10	聞き取り
4	Kunchanratyathon, Luang	Yen Kunchan	第1期生	1918	アメリカ	ミシガン大学、土木工学士	1924	1924/06	文献3009
5	Silapawithankowit, Luang	Kimlee Khemmani	第1期生	1918	アメリカ	ミシガン大学*	1924	1924/10	聞き取り
6	Worawirakon, Worawan, MC	Worawirakon Worawan	第1期生	1918	アメリカ	ペンシルバニア大学	1924	1924/12	文献3043
7	Thawinsetphanichayakan, L	Tawin Khauptarak	第1期生	1918	アメリカ	ハーバード大学、ボストン大学	1923	1923/11	文献3023
8	Charatsingphasadukit, Luang	Som Charatsing	第1期生	1918	アメリカ	ペンシルバニア大学*	1924	1924/07	聞き取り
9	Sitthiyakon Worawan, MC	Sitthiyakon Worawan	第2期生	1919	イギリス	バーミンガム大学, 商学士	1925	1925/12	文献3058
10	Praimakon Worawan, MC	Praimakon Worawan	第2期生	1919	アメリカ	コーネル大学、土木工学士*	1926	1926/10	聞き取り
11	Upakonwitirat, Luang	Sara Saengchuto	第2期生	1919	アメリカ	不明	1925	1925/04	
12	Withunwithikon, Luang	Sui Sirisuk	第2期生	1919	アメリカ	マチューセツ工科大学, 工学士	1925	1925/08	文献3048
13	Phisitmarakhawitan, Luang	That Mocaraphirom	第2期生	1919	アメリカ	マチューセツ工科大学, 工学*	1925	1925/08	聞き取り
14	Withetyontrakit, Luang	Sunchong Bunyakhup	第2期生	1919	アメリカ	マチューセツ工科大学, 工学士	1925	1925/08	
15	Phisanmarakhawithun, Luang	Charun Phiankhian	第2期生	1919	アメリカ	不明	1925	1925/08	
16	Phon Chaimongkhon	Phon Chaimongkhon	第2期生	1919	アメリカ	中途帰国*	1921		聞き取り
17	Banchong Thammasak	Banchong Thammasak	第2期生	1919	アメリカ	中途帰国*	不明		聞き取り
18	Chaloem Chaiyasut	Chaloem Chaiyasut	第2期生	1919	アメリカ	不明	1925	1925/07	
19	Pun Sakuntanak	Pun Sakuntanak	第3期生	1920	イギリス	マンチェスター大学	1926	1926/11	文献3031
20	Prasomsri, Khun	Prasomsri Singwat	第3期生	1920	イギリス	中途帰国	1921		
21	Withanyontrakan, Luang	Pha Photphring	第3期生	1920	イギリス	リバプール大学	1926	1926/11	
22	Samran Sakharin	Samran Sakharin	第3期生	1920	イギリス	リーズ大学	1926	1926/11	文献3057
23	Saroen Mungkandi	Saroen Mungkandi	第3期生	1920	イギリス	シェフィールド大学	1925	1925/10	
24	Phechakasemwitisawat, Luang	Them Phechakasem	第3期生	1920	イギリス	リバプール大学	1926	1926/11	
25	Sukwatsunthon, Luang	Lek Sukhwat	第3期生	1920	イギリス	リーズ大学	1926	1926/11	
26	Kasem Sriphayak	Kasem Sriphayak	第3期生	1920	イギリス	バーミンガム大学, 商学士	1925	1926/01	文献3010
27	Dechatiwongwarawat, Luang	Kri Dechatiwong, ML	第3期生	1920	イギリス	バーミンガム大学, 工学士	1926	1926/11	文献3021
28	Buntham Mahawasu	Buntham Mahawasu	第3期生	1920	イギリス	シェフィールド大学	1926	1926/11	

表VI-1 タイ鉄道局奨学生と留学先

番号	欽賜名・本名	本名	鉄道局奨学生	出発	留学先	大学, 専攻	帰国	鉄道局入局	葬式本
29	Withityontrakan, Luang	Chai Buakhwan	第3期生	1920	イギリス	マンチェスター大学	1925	1925/10	
30	Amphon Sunanan	Amphon Sunanan	第3期生	1920	イギリス	バーミンガム大学	1926		
31	Yim Phungphrakhun	Yim Phungphrakhun	第3期生	1920	フランス	不明	1926	1926/02	
32	Phaichitrabunyamanop, Luang	Yong Bunyamanop	第4期生	1921	イギリス	シェフィールド大学、土木工学士	1928	1928/03	
33	Prawit Buranabun	Prawit Buranabun	第4期生	1921	イギリス	不明	1927	1928/01	
34	Sunthonthephasadin, Luang	Saphrang Thephasadin	第4期生	1921	イギリス	不明	1926		
35	Tawan Hongsakun	Tawan Hongsakun	第4期生	1921	イギリス	エジンバラ大学、土木工学士	1928	1928/04	文献3022
36	Sangiam Hotraphawanon	Sangiam Hotraphawanon	第4期生	1921	イギリス	シェフィールド大学、土木工学士	1924		
37	Yuktasewiwiwat, Luang	Sira Yuktasewi	第4期生	1921	イギリス	シェフィールド大学、土木工学士	1927	1928/02	文献3038
38	Leng Srisomwong	Leng Srisomwong	第4期生	1921	イギリス	エジンバラ大学、商学士	1926	1926/10	文献3049
39	Samrittiwisawakam, Luang	Koson Sukhprayun	第4期生	1921	イギリス	不明	1928	1928/03	
40	Lowasutantrasin, Luang	San Lowasut	第4期生	1921	フランス	リヨン大学、機械工学士	1927	1927/12	
41	Sun-nguwan Phisanbut	Sun-nguwan Phisanbut	第5期生	1922	イギリス	シェフィールド大学	1929	1930/04	
42	Charun Wimonisiri	Charun Wimonisiri	第5期生	1922	イギリス	マンチェスター大学、商学士	1928	1929/03	
43	Sittiduritpat, Luang	Sitti Woramit	第5期生	1922	アメリカ	マサチューセッツ工科大学	1929	1929/08	
44	Sanit Thasanaphairot	Sanit Thasanaphairot	第5期生	1922	イギリス	マンチェスター大学、工学士	1928	1929/03	
45	Chote Khunakasem	Chote Khunakasem	第5期生	1922	イギリス	バーミンガム大学、商学士	1928	1928/09	文献3020
46	Kim Sua (Chiti) Malila	Kim Sua Malila	第5期生	1922	イギリス	リーズ大学、工学士	1928	1928/12	
47	Phon (Hong Siang) Lim	Hong Siang Limcharoen	第5期生	1922	イギリス	マンチェスター大学、工学士	1928	1928/09	
48	Mongkhon Naowachamnien	Mongkhon Naowachamnien	第5期生	1922	イギリス	リーズ大学	1928	1928/04	
49	Sawai Hapnanon	Sawai Hapnanon	第6期生	1923	イギリス	マンチェスター大学、工学士	1928	1929/03	
50	Aphon Kurishnamara	Aphon Kurishnamara	第6期生	1923	イギリス	マンチェスター大学、商学士	1929	1929/07	文献3070
51	Toem Thianprasit	Toem Thianprasit	第6期生	1923	イギリス	リーズ大学、工学士	1929	1929/12	
52	Phong Wiriyasiri	Phong Wiriyasiri	第6期生	1923	イギリス	マンチェスター大学、工学士	1930	1931/01	
53	Premburachat, Phraong	Premburachat	第7期生	1924	イギリス	中途帰国	1924		
54	Prasomsawat Sukhsawat, MC	Prasomsawat Sukhsawat	第7期生	1924	イギリス	不明	1930		
55	Art Kunchon Na Ayuthya	Art Kunchon Na Ayuthya	第7期生	1924	フランス	リヨン大学	1931	1931/06	文献3005

表VI-1 タイ鉄道局奨学生と留学先

番号	欽賜名・本名	本名	鉄道局奨学生	出発	留学先	大学、専攻	帰国	鉄道局入局	葬式本
56	Kawilawong Na Chiangmai	Kawilawong Na Chiangmai	推薦	不明	フランス	不明	1923	1923/10	文献3017
57	Udom Sanitwong, ML	Udom Sanitwong, ML	推薦	1914	スイス	チューリッヒ大学、機械工学士	1930	1930/11	文献3072
58	Bunrabue Krudakon, MRW	Bunrabue Krudakon	推薦	不明	イギリス	不明	1930		
59	Thanyalak Suksawat, MC	Thanyalak Suksawat	推薦	不明	フランス	リヨン大学、工学士	1927	1927/12	
60	Pathom Khochaseni	Pathom Khochaseni	推薦	不明	フランス	リヨン大学、工学士	1928	1928/12	
61	Chiu Sanitwong, ML	Chiu Sanitwong, ML	推薦	不明	アメリカ	不明	1924	1924/11	
62	Prasitthikonlamai, Luang	Prasit Menasawet	推薦	1916	アメリカ	コーネル大学、電気工学	1924	1924/11	文献3030
63	Phisit Attachinda	Phisit Attachinda	推薦	不明	アメリカ	マサチューセッツ工科大学中退*	1921	-	聞き取り
64	Woraphongphatthana, MC	Woraphongphatthana	推薦	不明	アメリカ	中途帰国*	1918	-	
65	Chalaem Sukhkit	Chalaem Sukhkit	推薦	不明	アメリカ	ペンシルベニア鉄道で研修	1929	1929/06	
66	Samakhom Kitiyakorn, MC	Samakhom Kitiyakorn	推薦	不明	アメリカ	デンマークで研修*	1930		
67	Soemsawat Krudakon, MC	Soemsawat Krudakon	推薦	1917	イギリス	ケンブリッジ大学、工学士	1922	1922/10	文献3065
68	Charunsanitwong, Luang, MC	Charun Sanitwong, MC	推薦	1912	イギリス	ケンブリッジ大学、工学士	1922	1922/07	文献3015
69	Charansanitwong, Luang, MC	Charan Sanitwong, MC	推薦	1912	イギリス	バーミンガム大学、工学士	1922	1922/07	文献3014
70	Sophonphithayapon, Luang	Urai Isarasena, Momluang	推薦	不明	イギリス	中途帰国*	1919		
71	Prakopyantrakit, Phra	Yon Yaiprayun	推薦	不明	イギリス	中途帰国*	1919		
72	Phisitsukhumkan, Luang	Praphat Sukhum	推薦	不明	イギリス	ケンブリッジ大学	1920		
73	Parinyayokwibun, Luang	Chom Ubon	推薦	不明	イギリス	不明	1919		
74	Bunyarit Charoenying	Bunyarit Charoenying	推薦	不明	イギリス	不明	1932	1932/03	

(出所) 各人の葬式頒布本、タイ鉄道局「年次事業報告書」各年版などより筆者作成。

(注) (1) MC (Momchao), ML (Momluang), MRW (Momrachawong) は、いずれも王族の称号を示す。

(2) 大学、専攻の\*は、ブラシット・メーナサウェートからの筆者の聞き取り調査(1995年7月)。

(3) 出所は葬式頒布本、もしくは聞き取り調査にもとづく。

表VI-2 タイ鉄道局奨学生の帰国後の職位（入局時、1931年と1932年）

番号	欽賜名、本名	鉄道局奨学生	鉄道局入局	入局時地位	1931年11月の鉄道局職位	1932年9月の鉄道局職位
1	Siriakhanikan, Luang	第1期生	1922/01	技師補佐	電気担当技師補佐	電信信号技術責任者
2	Prasoetwithirat, Luang	第1期生	1924/12	技師補佐	技術局付き技師補佐	ゲ-ソコ小管区保線技師責任者
3	Wisonwithikan, Luang	第1期生	1924/10	機械技師補佐	電気担当技師長付き補佐	技師局付き技師
4	Kunchanratyathon, Luang	第1期生	1924/06	技師補佐	ハヂャイ地区保線技師代理	チョンソ小管区保線技師責任者
5	Silapawithankowit, Luang	第1期生	1924/10	技師補佐		南部タイ管区保線技師責任者
6	Worawirakon Worawan, MC	第1期生	1924/12	通訳官		経理部会計課長
7	Thawinsetphanichayakan, Luang	第1期生	1923/11	通訳官	商務省付き	本部事業部総務課長
8	Charatsing-hatdukit, Luang	第1期生	1924/07	運輸検査官	運輸検査官	エンジンサービス部倉庫課長
9	Sitthiyakon Worawan, MC	第2期生	1925/12	機械技師補佐		技師局付き技師
10	Praimakon Worawan, MC	第2期生	1926/10	技師補佐	技師局付き技師補佐	ヤラー小管区保線技師責任者
11	Upakonwitrir, Luang	第2期生	1925/04	技師補佐		
12	Withunwithikon, Luang	第2期生	1925/08	機械技師補佐	機械担当技師補佐	運輸事業部運輸課長
13	Phisitmarakhawitan, Luang	第2期生	1925/08	技師補佐	ヤラー地区保線技師代理	ハークナム小管区保線技師責任者
14	Withetyontrakit, Luang	第2期生	1925/08	技師補佐	技師補佐	技術局付き技師
15	Phisanmarakhawithun, Luang	第2期生	1925/08	技師補佐	保線担当技師代理	ハヂャイ小管区保線技師責任者
16	Phon Chaimongkhon	第2期生	中途帰国			--
17	Banchong Thammasak	第2期生	中途帰国			--
18	Chaloem Chaiyasut	第2期生	1925/07	運輸検査官		南部タイ管区運運輸責任者
19	Pun Sakuntanak	第3期生	1926/11	機械技師補佐		東北部タイ管区運輸責任者
20	Prasomsri, Khun	第3期生	中途帰国			--
21	Withanyontrakam, Luang	第3期生	1926/11	技師補佐	フアヒン地区保線技師代理	ハッチャブリー小管区保線技師責任者
22	Samran Sakkharin	第3期生	1926/11	製図工	北部線建設技師	技術局付き技師
23	Saroen Mungkandi	第3期生	1925/10	技師補佐	倉庫課保線技師代理	エンジンサービス部資材購買課長
24	Phechakasemwitisawat, Luang	第3期生	1926/11	技師補佐		ハソコ小管区保線技師責任者
25	Sukwatsunthon, Luang	第3期生	1926/11	技師補佐	技師補佐	
26	Kasem Sriphayak	第3期生	1926/01	運輸検査官	ペトリユウ地区列車運行検査官	列車運行部貨物担当係長
27	Dechatiwongwarawat, Luang	第3期生	1926/11	技師補佐	技術局付き技師補佐	エンジンサービス部工場長
28	Buntham Mahawasus	第3期生	1926/11	技師補佐	1928年以降、道路局へ出向	--

表VI-2 タイ鉄道局奨学生の帰国後の職位（入局時、1931年と1932年）

番号	欽賜名、本名	鉄道局奨学生	鉄道局入局	入局時地位	1931年11月の鉄道局職位	1932年9月の鉄道局職位
29	Withityontrakan, Luang	第3期生	1925/10	技師補佐	技師補佐	ラムチー小管区保線技師責任者
30	Amphon Sunanan	第3期生				
31	Yim Phungphrakhun	第3期生	1926/02	Interpreter		経理部監査課長補佐
32	Phaichitrabunyananop, Luang	第4期生	1928/03	技師補佐	技師補佐	ラムチー小管区保線技師責任者
33	Prawit Buranabun	第4期生	1928/01	製図工	技術局付き	
34	Sunthonthephasadin, Luang	第4期生	1927	技師補佐	保線技師代理	中部タイ管区保線技師責任者
35	Tawan Hongsakun	第4期生	1928/04	製図工	1928年以降、道路局へ出向	
36	Sangiam Hotraphawanon	第4期生				
37	Yuktasewiwiwat, Luang	第4期生	1928/02	技師補佐	技師補佐	複線化技師責任者
38	Leng Srisomwong	第4期生		運輸検査官		運輸事業部営業課長
39	Samrittisawakam, Luang	第4期生	1928/03	技師補佐		プレーン小管区保線技師責任者
40	Lowasutyantasin, Luang	第4期生	1927/12	技師補佐	技師補佐	トッソン小管区保線技師責任者
41	Sun-nguwan Phisanbut	第5期生	1930/04	機械技師補佐代理		機関車修理工場長
42	Charun Wimon Siri	第5期生	1929/03	運輸検査官代理	経理部	運輸事業旅客担当係長
43	Sittiduritpat, Luang	第5期生	1929/08	Interpreter	ステノグラファー	本部事業部統計課長
44	Sanit Thasanaphairot	第5期生	1929/03	技師補佐代理	コーラート=コーンゲーン線建設技師補佐	技師局付き技師
45	Chote Khunakasem	第5期生	1928/09	会計官第2種	運輸事業部経理係	運輸事業部ホテル事業係長
46	Kim Sua (Chiti) Malila	第5期生	1928/12	機械技師補佐	コーラート線機械担当技師代理	エンジンサービス部客車貨車工場長
47	Phon (Hong Siang) Lim	第5期生	1928/09	技師補佐代理	1929年以降、道路局へ出向	--
48	Mongkhon Naowachamnien	第5期生	1928/04	技師補佐代理	1929年以降、道路局へ出向	--
49	Sawai Hapnanon	第6期生	1929/03	技師補佐代理	ラムチー地区保線技師代理	電信信号技師責任者補佐
50	Aphon Kurishnamara	第6期生	1929/07	運輸検査官代理	1931年3月 鉄道局退職	--
51	Toem Thianprasit	第6期生	1929/12	機械技師補佐		エンジンサービス部機械工作工場長
52	Phong Wiriyasiri	第6期生	1931/01	機械技師補佐		運輸事業運輸課長補佐
53	Premburachat, Phraong	第7期生	中途帰国			
54	Prasomsawat Sukhsawat, MC	第7期生				
55	Art Kunchon Na Ayuthya	第7期生	1931/06	機械技師補佐代理	機械技師補佐代理	運輸事業南タイ管区運輸補佐

表VI-2 タイ鉄道局奨学生の帰国後の職位（入局時、1931年と1932年）

番号	欽賜名、本名	鉄道局奨学生	鉄道局入局	入局時地位	1931年11月の鉄道局職位	1932年9月の鉄道局職位
56	Kawilawong Na Chiangmai	推薦	1923/10	技師補佐	地区担当技師責任者	1932年退職、宮内省へ移籍
57	Udom Sanitwong, ML	推薦	1930/11			運輸事業部運輸課長補佐
58	Bunrabue Krudakorn, MRW	推薦	1930	技師補佐	東北部線建設技師補佐	
59	Thanyalak Suksawat, MC	推薦	1927/12	技師補佐	技術局付き技師補佐	北部タイ管区保線技師責任者補佐
60	Pathom Khochaseni	推薦	1928/12	技師補佐	1929年以降、道路局へ出向	--
61	Chiu Sanitwong, ML	推薦	1924/11	技師補佐		
62	Prasitthikonlamai, Luang	推薦	1924/11	機械技師補佐	電気担当技師補佐	エンジニアサービス部発電工場長
63	Phisit Attachinda	推薦	中途帰国		東北部線建設測量技師補佐	技師局付き技師
64	Woraphongphatthana, MC	推薦	中途帰国			
65	Chalaem Sukhkit	推薦	1929/06	フォアマン補佐		
66	Samakhom Kitiyakorn, MC	推薦				
67	Soemsawat Krudakorn, MC	推薦	1922/10		東北部線建設	技師長 (=エンジニアサービス部長)
68	Charunsanitwong, Luang, MC	推薦	1922/07	機械技師補佐	1931年3月死去、マッサン工場長	
69	Charansanitwong, Luang, MC	推薦	1922/07	技師補佐	フアヒン地区保線技師	エンジニアサービス部技術担当総責任者
70	Sophonphithayapon, Luang	推薦	1919/10	機械技師補佐	マッサン客車貨車工場長	1932年 鉄道局退職
71	Prakopyantrakit, Phra	推薦	---	技師補佐	区間担当技師	1932年退職、灌漑局へ移籍
72	Phisitsukhumkan, Luang	推薦	---		鉾山局へ移籍	--
73	Parinyayokwibun, Luang	推薦	---		1927年以降、道路局へ出向	1933年 鉄道局退職
74	Bunyarit Charoenying	推薦	1932/03	フォアマン補佐		

(注) タイ鉄道局「年次事業報告書 1931年度」、5-6ページ；

「同 1932年度」、4-6ページほかより作成。

表VI-3 タイ鉄道局奨学生の鉄道局とその後の職歴

番号	欽賜名、本名	分類	鉄道局・国鉄での職歴	鉄道局以外の職歴	出 所
1	Siriakhanikan, Luang	第1期生	鉄道局電気技師	IEC社電気部長、国営砂糖工場長	文献3061
2	Prasoetwithirat, Luang	第1期生	鉄道局土木技師、ラーマ6世王橋建設責任者	なし	聞き取り調査
3	Wisownwithikan, Luang	第1期生	鉄道局機械技師	ガーンチャナブリー製紙工場	聞き取り調査
4	Kunchanratyathon, Luang	第1期生	鉄道局木材石材課長、国鉄土木担当技師責任者	なし	文献3009
5	Silapawithankowit, Luang	第1期生	鉄道局土木技師、国鉄保線課長（西岸）		運輸省新館落成
6	Worawirakon Worawan	第1期生	国鉄経理部長		文献3043
7	Tawinsetphanichayakan, Luang	第1期生	鉄道局通訳官	経済省貿易局長（1947-55）、経済省次官（1955-61）	文献3023
8	Charatsing-hatdukit, Luang	第1期生	鉄道局資材課長		聞き取り調査
9	Sitthiyakon Worawan	第2期生	鉄道局機械技師長	工業省機械技師長、同工場局長（1946-54）	文献3058
10	Praimakon Worawan	第2期生	鉄道局保線技師	なし	
11	Upakonwitirat, Luang	第2期生	鉄道局土木技師	道路局長（1936-40）	道路局60年史
12	Withunwithikon, Luang	第2期生	マッガサン工場長、運輸課長、鉄道局長代理、国鉄理事	なし	文献3048
13	Phisitmarakhawitan, Luang	第2期生			
14	Withetyontrakit, Luang	第2期生	鉄道局土木技師、国鉄土木担当技師責任者	なし	72年史/151
15	Phisanmarakhawithun, Luang	第2期生	国鉄保線課長（東岸）、国鉄理事	なし	72年史/152
16	Phon Chaimongkhon	第2期生			
17	Banchong Thammasak	第2期生			
18	Chaloem Chaiyasut	第2期生	運輸事業部長（国鉄時代）	なし	聞き取り調査
19	Pun Sakuntanak	第3期生	マッガサン工場長、鉄道局長（1945-49）	なし	文献3031
20	Prasomsri, Khun	第3期生			
21	Withanyontrakam, Luang	第3期生			
22	Samran Sakharin	第3期生	鉄道局資材課長、国鉄土木担当技師責任者	なし	文献3057
23	Saroen Mungkandi	第3期生			
24	Phechakasemwitisawat, Luang	第3期生		道路局長（1946-53）	
25	Sukwatsunthon, Luang	第3期生	国鉄企画課長		72年史/152
26	Kasem Sriphayak	第3期生	運輸事業部長、鉄道局長、国鉄理事	中央銀行総裁（1955-58）、経済大臣（1959-65）	文献3010
27	Dechatiwongwarawat, Luang	第3期生	マッガサン工場長	道路局長（1940-43）、商務大臣、運輸大臣	文献3021
28	Buntham Mahawasu	第3期生			

表VI-3 タイ鉄道局奨学生の鉄道局とその後の職歴

番号	欽賜名, 本名	分類	鉄道局・国鉄での職歴	鉄道局以外の職歴	出 所
29	Withityontrakan, Luang	第3期生	鉄道局土木技師、国鉄建設担当技師責任者	なし	
30	Amphon Sun-anan	第3期生	鉄道局保線技師、国鉄理事 (1959-64)	なし	
31	Yim Phungphrakhun	第3期生			
32	Phaichitrabunyamanop, Luang	第4期生			
33	Prawit Buranabun	第4期生			
34	Sunthonthephasadin, Luang	第4期生	国鉄理事 (1951-52, 55-57)	内務省都市土木局、道路局副局長 (1958-)	文献3022
35	Tawan Hongsakun	第4期生	鉄道局保線担当技師		
36	Sangiam Hotraphawanon	第4期生			
37	Yuktasewiwiwat, Luang	第4期生	国鉄理事 (1959-69)	建築請負会社、バンコク市長、タイ港湾公団総裁	文献3038
38	Leng Srisomwong	第4期生	国鉄理事長 (1951-52)	大蔵大臣 (1945)、中央銀行総裁 (1947-49)	文献3049
39	Samrittiwisawakam, Luang	第4期生			
40	Lowasutyantrasin, Luang	第4期生	鉄道局土木技師/ 中央銀行総裁		
41	Sun-nguwan Phisanbut	第5期生			
42	Charun Wimon Siri	第5期生			
43	Sittiduritpat, Luang	第5期生			文献3005
44	Sanit Thasanaphairot	第5期生			
45	Chote Khunakasem	第5期生	鉄道局運輸事業部旅客課長	サイアム商業銀行、タイ軍人銀行、中央銀行総裁、大蔵大臣	文献3020
46	Chiti Mallia	第5期生	国鉄資材倉庫課長		
47	Phon Limcharoen	第5期生			
48	Mongkhon Naowachamnien	第5期生			
49	Sawai Hapnanon	第6期生			
50	Aphon Kurishnamara	第6期生	鉄道局運輸検査官	サイアム商業銀行支配人 (1944- )	文献3070
51	Toem Thianpralit	第6期生			
52	Phong Wiriyasiri	第6期生	機械技師長、マッガサン工場長 (1955-62)	なし	
53	Premburachat, Phraong	第7期生			
54	Prasomsawat Sukhsawat	第7期生			
55	Art Kunchon Na Ayuthya	第7期生	マッガサン工場長 (1943-52)、国鉄理事長	なし	文献3005



表VI-3 タイ鉄道局奨学生の鉄道局とその後の職歴

番号	欽賜名、本名	分類	鉄道局・国鉄での職歴	鉄道局以外の職歴	出 所
56	Kawilawong Na Chiangmai	推薦	鉄道局地区技師		文献3017
57	Udom Sanitwong, ML	推薦	鉄道局保線担当技師	鉾山局長、商務大臣、工業大臣、運輸大臣	文献3072
58	Bunrabue Krudakorn, MRW	推薦			
59	Thanyalak Suksawat	推薦	北部線建設担当技師補佐	なし	
60	Pathom Khochaseni	推薦	鉄道局道路局付き技師補佐	道路局長（1944-46）、鉾山局長（1948-55）	道路局60年史
61	Chiu Sanitwong, Momluang	推薦			
62	Prasitthikonlamai, Luang	推薦	鉄道局機械事業部電気課長（発電工場長）	バンコク電力会社副総裁	聞き取り調査
63	Phisit Attachinda	推薦			
64	Woraphongphatthana	推薦			
65	Chalaem Sukhkit	推薦			
66	Samakhom Kitiyakorn	推薦			
67	Soemsawat Krudakorn	推薦	鉄道局技師長、鉄道局長補佐	なし	72年史
68	Charunsanitiwng, Luang	推薦	マッサン工場長（1930）	なし	文献3015
69	Charansanitwong, Luang	推薦	鉄道局インフラサービス部技術責任者	鉾山局長、工業省工場局長、運輸次官（1946-57）	文献3014
70	Sophonphithayapon, Luang	推薦			
71	Prakopyantrakit, Phra	推薦			
72	Phisitsukhumkan, Luang	推薦	鉾山局長/ 鉾山技師長	鉾山局長、鉾山技師長	鉾山局72年史
73	Parinyayokwibun, Luang	推薦			
74	Bunyarit Charoenying	推薦			

（注）（1）鉄道局は1951年6月30日にタイ国鉄に改組された。

（2）72年史は、タイ国鉄編「タイ鉄道業72年史」（タイ文、1970年）〔文献3003〕を指す。

表VI-4 国王奨学金給費生（イギリス）一覧表（1897-1932年）

年次	合計	専攻分野	王族	非王族			
				Phraya	Phra	Luang	平民
1897	2	エンジニア1, 陸軍1	0	1	0	0	1
1898	2	財政学1, 教育学1	0	1	0	0	1
1899	2	エンジニア2	1	1	0	0	0
1900	2	エンジニア2	1	0	0	0	1
1901	2	法学1, 陸軍1	2	0	0	0	0
1902	2	法学2	0	2	0	0	0
1903	2	法学2	1	1	0	0	0
1904	2	教育学1, 政治学1	1	0	0	0	1
1905	2	エンジニア2	0	2	0	0	0
1906	2	エンジニア2	0	1	0	1	0
1907	2	海軍2	0	0	0	2	0
1908	2	海軍1, 地図学1	0	1	0	1	0
1909	2	不明2	0	1	0	1	0
1910	2	エンジニア1, 不明1	0	1	1	0	0
1911	2	エンジニア1, 医学1	0	1	0	1	0
1912	2	エンジニア1, 不明1	0	0	0	1	1
1913	2	法学2	0	0	2	0	0
1914	2	エンジニア1, 医学1	0	0	1	1	0
1915	2	法学2	0	0	0	1	1
1916	2	法学2	0	0	1	1	0
1917	2	医学1, 不明1	0	0	0	2	0
1918	2	エンジニア1, 医学1	0	0	0	2	0
1919	2	不明	0	0	0	1	1
1920	2	エンジニア1, 鉱山1	0	0	0	0	2
1921	2	不明	0	0	0	0	2
1922	2	エンジニア1, 不明1	0	0	0	0	2
1923	2	不明	0	0	0	0	2
1924	2	不明	0	0	0	0	2
1925	2	不明	0	0	0	0	2
1926	2	不明	0	0	0	0	2
1927	2	不明	0	0	0	0	2
1928	2	不明	0	0	0	0	2
1929	3	不明	0	0	0	0	3
1930	3	不明	0	0	0	0	3
1931	3	不明	0	0	0	0	3
1932	3	不明	0	0	0	0	3
合 計	76		6	13	5	15	37

（出所）Laoonthong Amarinrat, "Kan Song Nak-rian Pai Suksa Tang-prathet Tangtae Pho. So. 2411-2475," M.A. Thesis, Chulalongkorn University, 1979, pp. 306-310.

（注）国王奨学金給費生は当初は年に2名。イギリス留学のみで、選抜試験が実施された。

表VI-5 在イギリスのタイ人留学生の現況（1900年12月末現在）

名前	身分	年齢	滞在期間	専門課目	学校／研修先
Momrachawong Saiyut	王族	23	9年4カ月	土木工学、 法律学	Ransomes and Rapier Ltd. にて実地研修中
Momchow Piyah	王族	20	9年4カ月	軍 事	Worcestershire Regiment
Nai Teum		21	7年7カ月	軍 事	Manchester Regiment
Nai Tinn		18	7年7カ月	行政学（法律）	Clifton College
Momrachawong Siddhi	王族	22	7年2カ月	軍 事	Christ Church, Oxford
Momchow Tanaya	王族	19	5年10カ月	行政学	Oxford (non-collegiate)
Momchow Sudhasi	王族	18	5年8カ月	行政学（外交）	Harrow School
Momchow Traidoss	王族	17	5年8カ月	行政学	Harrow School
Momchow Chuladis		18	5年6カ月	行政学	Malvern College
Nai Hoe		21	4年6カ月	農 学	Reading College
Momchow Thavara	王族	17	4年5カ月	行政学	Malvern College
Praongchow Nibandhu	皇子	15	4年5カ月	行政学	Harrow School
Momchow Vipulya	王族	15	4年5カ月	行政学	Eton College
Nai Chome		22	3年6カ月	農 学	Reading College
Nai Nin		20	3年6カ月	海運工学	King's College, London
Nai Chote		15	3年6カ月	法律学	W. Douglas Edwards
Nai Sanid		19	3年6カ月	森林学	Royal Indian Engineering College
Nai Chyn Bun-nak*		19	3年6カ月	保健衛生学	King's College, London
Nai Bua		21	2年6カ月	教育学	Borough Road Training College, Isleworth
Momchow Prasob	王族	15	2年6カ月	教育学	Malvern College
Nai Barr		20	2年2カ月	電気工学	T. Harding Churton
Nai Khem		17	2年	数 学	Malvern College
Nai Liem*		20	1年3カ月	財政学	Bath College
Nai Ruen Samayanon*		17	1年3カ月	教育学	Haileybury College
Momchow Thong-chuer	王族	16	1年3カ月	行政学	Malvern College
Momchow Dhani	王族	15	1年3カ月	行政学	Rottingdean School
Nai Sart		21	6カ月	教育学	Rev. R.P. Roseveare
Nai Sanra Sirn*		17	6カ月	教育学	Oundle School
Momchow Chalart*	王族	14	6カ月	行政学	G.S. Messiter

（出所）James A. Brown, "Report of the Superintendent of Siamese Students for the Year Ending December 31st, 1900"（ロンドン、インディアン・オフィス所蔵史料）より作成。

（注）（1）人名表記は英語読みになっているが、タイ語で確認できないため、原文表記のままとする。

（2）Momchow (Momchao) は王族。非王族は（Nai）は、父親が勅任官吏（貴族）と平民の両方を含む。

（3）\*は、国王奨学金給費生（1897年から選抜試験を実施、年2名、イギリス留学）

（4）Nai Chyn (Chin Bun-nak, Phraya Niphat-kunlaphong) は、のち土木工学を学び鉄道局に入局。

（5）Nai Sanra Sirn (Sansaroen Sukhyang, Phraya Sarasatsirilak) は、のち土木工学へ変更。

運河局へ入局。その後、鉄道局へ入局し、第2代タイ人鉄道局総裁（1928-32年）に就任。

表VI-6 タイ国費留学生の省庁別派遣先別分布（1923年度現在）

省庁／留学先	イギリス	アメリカ	フランス	イタリア	デンマーク	日本	ビルマ	その他	合 計
国王奨学生	28	2	2	1	0	0	0	0	33
国防省	22	5	5	0	0	2	0	6*	40
海軍省	10	....	....	0	5	0	0	0	15
教育省	39	5	....	0	0	0	0	0	44
運輸省	37	18	6	0	0	0	0	0	61
うち鉄道局	31	18	5	0	0	0	0	0	54
うち郵便電信	6	....	....	0	0	0	0	0	6
内務省	9	8	3	0	0	0	0	香港1	21
外務省特別生	14	2	4	1	2	4	0	0	27
大蔵省	20	....	....	0	0	0	0	0	20
司法省	14	3	1	0	0	0	0	0	18
農業省	9	3	....	0	0	0	4	0	16
商務省	2	3	2	0	0	0	0	0	7
芸術局	....	....	1	0	0	0	0	0	1
合 計	204	49	24	2	7	6	4	7	303

（出所）Laoothong Amarintharat, "Kan Song Nak-rian Pai-suksa Tang Prathet tangtae Pho.So. 2411-2475, " M.A. Thesis, Chulalongkorn University, 1979. Table 6 (p.166) より作成。

（注）.... は留学生は滞在するが、人数が未確認で不明を示す。

\* 6名の内訳は、クアラルンプルが2名、ベルギーが4名。

# 図Ⅶ-1 ラーマ4世王、5世王の皇子たちとブラチャット鉄道局総裁

王妃、側室	子供の順番	皇子の名前	職歴
<b>ラーマ4世王</b>			
王妃テープシリンタラー	第9子 1853-1910	<b>ラーマ5世王／ピニットブラチャーナート</b> (ブラバートソムデットブラチュンラチョムブラチャオユーフア)	マハートレク兵士長官 <b>のちラーマ5世王</b>
側室グリーン	第17子 1855-1926	グリットサダーピニハーン (クロムマブラ・ナレートウォラリット)	首都大臣 <b>土木大臣(1906-1907)</b>
	第28子 1855-1926	チャートウロンラッサミー (クロムマブラ・チャックラパンボン)	大蔵卿(1885-)
ブラアイジガー	第42子 1858-1923	<b>テーワンウタイウォン</b> (クロムブラヤー・テーウォンワロバガン)	<b>外務大臣(1892-1923)</b> 国家財政会議(1922-?)
側室チュム	第57子 1962-1943	<b>ディットウォラグマーン</b> (クロムブラヤー・ダムロンラーチャヌパーブ)	教育局長 <b>内務大臣(1892-1915)</b>
王妃パンラーイ	第62子 1863-1947	<b>チットラチャルーン</b> (クロムマブラ・ナリットラーヌワットウォン)	<b>土木大臣(1899-1905)、</b> 大蔵大臣、国防大臣、宮内大臣
<b>ラーマ5世王</b>			
側室ウアム	第12子 1874-1931	<b>キッティヤーゴンウォララック</b> (クロムムーン・チャンタブリーナリナート)	<b>大蔵大臣(1908-1925)</b> <b>商務大臣</b>
側室クラブ	第14子 1874-1920	ピッパタナサック (クロムマルワン・ラーチャブリーディレクリット)	司法大臣 農業大臣(1912-1919)
側室タプティム	第17子 1876-1913	チラブラワットウォラデート (クロムマルワン・ナコンチャイシーラデート)	<b>陸軍司令官(1900-1910)</b> 陸軍大臣(1910-1914)
王妃シーパッチャリン	第29子 1881-1925	<b>ラーマ6世王／マハーワチラーウット</b>	マハートレク兵士長官 <b>のちラーマ6世王</b>
王妃サワーンワッタナー	第33子 1881-1944	ポリパットスクムパン (クロムマルワン・ナコンサワンウォラミニット)	<b>海軍大臣(1910-1922)</b> <b>内務大臣(1928-1932)</b>
側室ワート	第35子 1881-1936	<b>ブラチャットチャイヤーゴン</b> (クロムマブラ・ガムベンベッタアカラヨーティン)	<b>鉄道局総裁(1917-1926)</b> <b>商務運輸大臣(1925-32)</b>
王妃シーパッチャリン	第40子 1883-1920	チャックラポンブーワナート (クロムマルワン・ピッサヌロークブラチャーナート)	マハートレク兵士長官 陸軍大臣、陸軍司令官
側室タプティム	第42子 1883-	ウッティチャイチャルムラープ (クロムムムーン・シンウィクログラムクリアンクライ)	海軍司令官(1925-1931) 陸軍・国防大臣(1931-32)
王妃サワーンワッタナー	第69子 1891-1934	<b>マヒドンアドゥンデート</b> (クロムマクン・ソンクラナーナカリン)	<b>現国王ラーマ9世王の父君</b>

(出所) Rachasakunwong: Phranam Chaofa lae Phraongchao nai Krung Rattanakosin, Bangkok, 1920  
玉田芳史京都大学助教授の未発表原稿などから作成。

図Ⅶ-2 タイ人技師とグルダーゴン一族、サニットウォン一族

◆グルダーゴン一族

**クロムマブラ・ナレトウォラリット**

1855-1926 (ラーマ4世王の第17子)

オックスフォード大学卒/ロンドン大使、首都大臣、土木大臣、御璽大臣

セートシリ

1881-1957

イギリス留学/日本陸軍研修、初代陸軍武器局長

イッティテーブサン

1889-1935

イギリス、フランス留学/教育省、宮内省建築技師

シッティボン

1893-1971

イギリス留学/農業エンジニア、農業調査局長  
農業大臣

サマイチャルム

1895-1967

フランス留学/教育省、文化省建築技師

アモラタット

1896-1952

イギリス留学/ヨーロッパ各国駐在武官、  
国王侍従官

**スームサワート**

1898-1940

イギリス留学/タイ人初代鉄道技師長、  
鉄道局長補佐

結婚

◆サニットウォン一族

**チャオプラー・ウォンサーヌブラパット**

1866-1940 (ラーマ5世王の義兄弟)

農業大臣(1909-12)、土木大臣(1912-25)

セー・サニットウォン

1902-1980 サターン・サニットウォンの娘

タン

1891-1959 フランス、スイス留学/

陸軍兵站局長、工業大臣

チャラン

1896-1958 鉄道奨学生・イギリス留学/鉄道局

鉱山局長、工業局長、工業省次官

チャルーン

1896-1931 鉄道奨学生・イギリス留学/

鉄道局機械技師タイ人初代マガッサン鉄道工場長

デート

1899-1975 政府奨学生・ドイツ留学/

協同組合局長、中央銀行総裁、経済開発庁長官

ウドム

1900-1982 鉄道奨学生・ドイツ、スイス留学/

鉄道局機械技師、道路局長、工業大臣、運輸大臣

バーン

1886-1970

シリキット王妃(現国王ラーマ9世王)の祖母

パンチョンジット

1903-1981

= ポワラデート親王(国防大臣)の妃

**プラオンチャオ・チャルーンサック**

司法大臣

バンルーサック

1902-1965

イギリス留学/サムセーン電力工場技師

王宮内発電関係責任者

(出所) 各人の『葬式本』より筆者作成

表Ⅶ-1 クロムマプラ・ガムペーンペットアッカラヨーティンの経歴			
名前：Krommaphra Kamphengphet-akkharayothin		พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ	
(Burachat-chaiyakon) 1882年1月23日－1936年9月14日		กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน	
職歴：陸軍工兵局長、初代タイ人鉄道局総裁、商務運輸大臣		พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร	
年月日	年齢	職歴、地位・位階、階級	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1882/1/23	1	ラーマ5世王と側室ワートの間に生まれる ラーマ5世王の第35子。 スワヌグラブ校に学ぶ	เจ้าจอมมารดาวาด (สกุล กัลยาณมิตร ราชนิกุล) โรงเรียนพระตำหนักสวนกุหลาบ
1895/3/31	13	バンコク出発。5月10日にロンドン到着。 皇子ボリパットスクムほか3名の王族の子弟も同行。	
1895/5	13	パリで鉄道に乗る。同月、ロンドンに到着 当時、留学中のマハーワチラーウット皇子 (のちラーマ6世王) と会う	เจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ
1895/6	13	パリに行き、英語とフランス語の勉強を開始	
1895/9/23	13	ロンドンに戻る。マハーワチラーウット皇子と勉強 イギリス人 (Basil Thomson) の自宅で英語研修	
1897/1/27	15	名門ハロー校 (Harrow School) に入学 1898年頃には、英語、仏語をほぼマスター	
1898/3/27	16	ラーマ5世王、ブラチャットに鉄道、土木工学 の勉強を手紙で命じる	
1898/4/16	17	ブライトン校 (鉄道・工学) の勉強 ウールリッチ (Woolrich) 兵学校で工学を研修	
1901		ハロー校を卒業。成績優秀につき表彰	
1901		ケンブリッジ大学土木工学部に進学 Cambridge University Trinity College	
1901/11/6	19	少尉 Roi Tri に昇級	ร้อยตรี
1903/6	21	ケンブリッジ大学の試験に落第。傷心のため帰国	
1903/10	21	イギリスに戻り、チャタム軍工兵学校入学 The School of Military Engineering Chatham	
1904/9	22	英アルダーショット州 (Aldershot) で通信関連 の实地訓練を受ける	
1904/11/16	23	プラパーシットティナルモンと結婚 (Krommaphra Chakraphandiphong の娘)	พระองค์เจ้าหญิง ประภาสทินธมมล กรมพระจักรพรรดิพงษ์
1904/12/10		昇級 少佐 Phan Tri Lao Thahan Chang	นายพันตรี เหล่าทหารช้าง
1905/10	23	チャタム軍工兵学校卒業。タイへ帰国	
1906/9/21	24	大佐 Phan Ek, 陸軍工兵局監察長官 以後、陸軍工兵局で主導的役割を果たす	นายพันเอก จเรทหารช้าง
1916/11/27	24	王族爵位と欽賜名を下賜される。クロムマムーン Krommamun Kamphengphet-akkharayothin	กรมหมื่นกำแพงเพชรอัครโยธิน
1908/11/11	26	陸軍第1師団 (国王警護) 司令官、陸軍監察官。	ผู้บัญชาการกองพลที่ ๑ รักษาพระองค์
1910/12/30	28	第1師団司令官の他、陸軍第一方面軍司令官代理 陸軍工兵局監察長官代理に任命	ผู้รั้งตำแหน่งแม่ทัพกองทัพอ ผู้รั้งจเรทหารปืนใหญ่

表Ⅶ-1 クロムマプラ・ガムペーンペットアッカラヨーティンの経歴			
名前：Krommaphra Kamphengphet-akkharayothin		พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ	
(Burachat-chaiyakon) 1882年1月23日－1936年9月14日		กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน	
職歴：陸軍工兵局長、初代タイ人鉄道局総裁、商務運輸大臣		พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร	
年月日	年齢	職歴、地位・位階、階級	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1912/2/9	30	陸軍第一方面軍司令官に任命	แม่ทัพกองทัพที่๑
1912/4/11	30	昇級 陸軍中將 Phon Tho	นายพลโท
1913/1/15		* 陸運課に鉄道係を新設。鉄道局に研修生派遣	แผนกรถไฟกองทัพบก
1913/11/2		3名の軍人をフランスに空軍の研修のため派遣	
1913/12/29		* 陸軍監察長官のもとに陸軍航空課を新設する	แผนกการบินทหารบก
1913/11/23	31	ヨーロッパの工兵隊、守備隊の状況視察のため、	
		1年間の視察旅行を願い出て、認められる	
1916/5/11	34	王族爵位 クロムマクンに昇位する	กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน
1917/6/5	35	鉄道局総裁に任命（1928年2月まで）	ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง
1917/7/22		ドイツに宣戦布告。ドイツ人ヴァイラー局長に	
		代わって、正式の鉄道局総裁に就任	
1917/7/30		* 道路局を鉄道局に統合。以後、ブラチャット	
		鉄道局総裁は、道路行政の改革にも辣腕をふるう	
1918		「仏暦2461年 道路建設保全手引き書」作成	สมุดคู่มือในการสร้างและบำรุงทาง
		全国道路建設調査を命じる	
1918/9/25	36	国王宛て上奏文のなかで、鉄道局の現地化を進言	
1919/4/1	37	昇級 陸軍大将 Phon Ek	นายพลเอก
1919/0		ドイツ人技師追放のあと、東北、東タイ線の鉄道	
		建設のため、陸軍工兵部隊エンジニアを投入する	
1920/4/19	38	鉄道業の視察のため、アメリカ、ヨーロッパへの	
-1921/3/1		視察旅行。Mr. サトウハチローを同行する	หลวงสดุดีการบรรจง
		帰国は1921年3月。詳細な報告書を提出	
1920/11/20		全国の線路軌間をメートルに統一することを決定	
		軌間変更工事は1930年に完了	
1921/4/1	39	鉄道事業タイ人化政策のための「基本3原則」を	
		テーワウォン外務大臣に提出	
1921/8/15		「仏暦2464年鉄道・道路法」を制定する	พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง
1921/9/1	39	ディーゼル電気機関車の導入を企画（1928年	
		試験的に導入、1931年に購入、運行開始）	
1922/5/11	40	王族爵位 クロムマルワンに昇位する。	กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน
1922/8/16		* 「仏暦2465年 航空法」制定に尽力する	พ.ร.บ. เติ้นอากาศ พ.ศ. ๒๔๖๕
1924/1/15	41	鉄道業とディーゼル電気機関車の視察のため、	
		ヨーロッパ各国への視察旅行。12月2日帰国	
1925/1/5	42	帰国後、全国の保線担当技師を招集して	
		鉄道事業全般について見直しを検討する。	
1925/0		陸軍の通信・電話更新（マッコニー製）を命じる	
1926/4/1	44	国防省を退官、商務運輸大臣代理に就任。	



表Ⅶ-1 クロムマプラ・ガムペーンペットアッカラヨーティンの経歴			
名前：Krommaphra Kamphengphet-akkharayothin		พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ	
(Burachat-chaiyakon) 1882年1月23日ー1936年9月14日		กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน	
職歴：陸軍工兵局長、初代タイ人鉄道局総裁、商務運輸大臣		พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร	
年月日	年齢	職歴、地位・位階、階級	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1926/5/8	44	王族爵位 クロムマプラに昇位する。	กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
1926/5/15	44	商務運輸大臣に就任	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์และ
		同時に商業普及会議委員長を兼任する	คมนาคม
1928/2/27	45	商務運輸大臣が激職のため、鉄道局総裁を退任	
1928/3/9		鉄道局がブラチャット総裁歓送会を盛大に催す	
1928/10/6	46	* 商務運輸省の組織機構を大幅に改革	
		鉄道、路面電車、自動車、道路、運河、発電、	
		水道、協同組合、民間航空などの行政を集中	
1929/12/9	47	電信設備の近代化計画を国王に奏上する	
1929/12/31		* 郵便電信局、貯蓄銀行の業務を大蔵省から移管	
1930/2/5	48	北タイの電信普及状況につき視察旅行出発	
1930/7/8	48	著作権法制定について、国王に奏上する	
1930/10/22	48	日本、中国、ビルマの視察旅行に出発	
1931/2/25	49	* タイでのラジオ放送開始（パヤータイ放送局）	สถานีวิทยุกรุงเทพฯ ที่พญาไทย
		この事業を推進したのがブラチャット親王	
1931/4/1		* 農業栽培局、畜産局などを商務運輸省に統合	
1931/10/21	49	ラーマ7世王特別補佐官（Aphirat-montri）	อภิรัฐมนตรี
1932/5/10		* 民間航空会社に設立と航空事業許可を与える	บริษัทเดินอากาศจำกัด
1932/6/24	50	◆立憲革命勃発。当日、フアヒンの離宮にいた	
		ラーマ7世王に伝達。革命後、公職から退く	
1933（?）	51	シンガポールで事業を開始（映画制作など）	
1933/2	51	フィリピン訪問。マニラ鉄道支配人ほかと会見	
1935/5	53	サンフランシスコ訪問。映画会社買収のため	
1936/8/1	54	タイへ一時帰国。これが最後のタイ滞在となる	
1936/9/14	54	シンガポールで死去。54歳7カ月22日	
(出所) (1) ブラチャットの葬式本（タイ文、バンコク、1937年2月12日）〔文献3076〕 (2) 『ブラチャットチャイヤーゴン親王生誕100周年記念本』（タイ文、バンコク、1982年2月25日ー3月3日）〔文献3033〕 (3) タイ国鉄編『グロムマプラ・ガムペーンペットアッカラヨーティン殿下の生涯と御業績』（『ブラチャットラムルック』3ー108ページ、バンコク：1983年、タイ文）〔文献3004〕 (4) 陸軍通信部『陸軍通信部隊60年史 ブラチャット親王』（タイ文、バンコク、1988年）〔文献3026〕 (5) タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』（タイ文、文献3003）1969年、3ー4ページ。 (6) 鉄道局『年次事業報告書』各年次版 (注) 王族爵位（ブライサリヤーヨット）は、クロムマムーン、クロムマクン、クロムマルワン、クロムマプラと昇位し、それぞれ欽賜名を国王から下賜される。			

表Ⅶ-2 プラヤー・サーラサートシリラックの経歴			
名前：Phraya Sarasatsirilak (Sansaroen Sukhyang)		พระยาสารศาสตร์ศิริลักษณ์	
生没年月日：1883年12月22日ー1951年5月30日		สรรเสริญ สุขยางค์	
経歴：道路局長、タイ人第2代目鉄道局総裁			
年月日	年齢	地位、階級、位階、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1883/12/22	1	ルワン・パッタナーポンパクディ (Thim Sukhyang) の息子として生まれる。	หลวงพัฒนาพงษ์ภักดี (ทิม สุขยางค์)
1889-		スワヌグループ校に学ぶ。	โรงเรียนสวนกุหลาบ
1900/3	16	国王奨学生試験に1番で合格する	
		2番はモムチャオ・チャラート、年間2名	
1900/6	16	イギリス、ノーサンプトンシャーに留学。	โรงเรียนเอนันต์
		Oundle School に入学する	
1903		Royal Indian Engineering College, (クーパーヒルズ) に入学。土木工学を学ぶ	
1906/6	22	Associate Member of Institute of Civil Engineers (A.M.I.C.E.) の試験に合格。	
		土木工学士の学位を R.I.E.C. から取得する	
1906/7	22	アメリカに留学、灌漑事業の研修を受ける	
		カリフォルニア大学修士課程に入学	
1907/5	23	同大学より工学士 (Mastr of Science) の学位取得	
1907/10/9	23	帰国後、土木省運河局エンジニア補佐に就任	ผู้ช่วยอินยิเษย์กรมคลอง
		J. Homan van der Heide のもとで働く	
1908-1912		この間、Bang Nok-khuek, Bang Yang, Pasi-charoen Nok などの運河石組みに従事	
		のちバンコク水道供給施設も手掛ける	
1910/8/4	26	欽賜名下賜 Khun Phadungsakhon-sattri	ขุนผดุงศาสตราสตรี
1911/8/20	27	昇級 Rong Ammat Ek	ยศ รองอำมาตย์เอก
1912/4/1	28	運河局から分離独立して道路局を新設する	ตั้งกรมทาง โอนจากกองทางน้ำ
		その結果、道路局エンジニア補佐に。	
1912/6/26	28	昇級 Ammat Tri	ยศ อำมาตย์ตรี
1913/9/4	29	昇級 Ammat Tho	ยศ อำมาตย์โท
1913/11/14	29	欽賜名下賜 Luang Phadungsakhon-sattri	หลวงผดุงศาสตราสตรี
1914/9/30		農務省灌漑局の水路課を分離、道路局に統合。	
1914/11/14	30	欽賜名下賜 Phra Phadungsakhon-satri	พระผดุงศาสตราสตรี
	30	道路局長補佐に任命、バンコク水道施設の建設	
1915-1917	31	道路局局长 (chaokrom) に就任。前局長は	เจ้ากรมทาง
		サーイユット・サニットウォン	
1916/7/31	32	昇級 Ammat Ek	ยศ อำมาตย์เอก

表Ⅶ-2 プラヤー・サーラサートシリラックの経歴			
名前：Phraya Sarasatsirilak (Sansaroen Sukhyang)			พระยาสาธตราศีร์ลักษ์ณ์
生没年月日：1883年12月22日－1951年5月30日			สรเสรีญ สุขยางค์
経歴：道路局長、タイ人第2代目鉄道局総裁			
年月日	年齢	地位、階級、位階、欽賜名	ตำแหน่ง, ขศบรรดาศักดิ์
1917/7/30*	33	道路局を鉄道局に統合。同道路局部長に就任 (1928年2月27日まで)。	หัวหน้ากรมทางกรมรถไฟหลวง
		道路建設担当技師長	นายช่างเอกการทางหลวง
1918/12/22	34	欽賜名 Phraya Sarasatsirilak	พระยาสาธตราศีร์ลักษ์ณ์
1922/12/30	38	昇級 Maha Ammat Tri	ยศมหาอำมาตย์ตรี
1926/3/20	42	国際鉄道会議出席のため、パリに旅行	
1927/6/22	43	タイ鉄道局総裁代行を務める(10月まで)	ผู้รักษาราชการแทนผู้บัญชาการรถไฟ
1928/2/27*	44	タイ鉄道局総裁に就任(－1932年8月8日)	ผู้บัญชาการรถไฟหลวง
1928/4/3	44	枢密院議員に任命	องคมนตรี
1928/9/8*		沿岸防衛会議委員長代理に任命。	ผู้แทนนายกสภาบำรุงสถานที่ชายทะเล
1928/12/1	44	ブラチャットのヨーロッパ視察中、 商務運輸大臣代行を一時務める	แทนเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และ คมนาคม
1931/6/10	47	外国視察旅行	
1931/11/8	47	昇級 Maha Ammat Ek	ยศมหาอำมาตย์เอก
1932/8/8	48	定年前に、タイ鉄道局総裁を退任	
1951/5/30	67	67歳にて死去	
(出所) (1) タイ国鉄編『タイ国鉄72年史』(タイ文、文献3003)、4－5ページ。			
(2) "Phya Sarasastra," Bangkok Times Weekly Mail, August 12, 1932, p.29.			
(3) *は、タイ鉄道局『年次事業報告書』より作成。			
(4) 道路局「道路局60年史記念本」(タイ文)1972年4月1日)			

表Ⅶ-3 プラヤー・サリットディガンバンチョンの経歴			
名前 Phraya Saritdikan-banchong (Saman Panyarachun)		พระยาสุจริตการบรรจง	
生没年月日：1889年11月15日ー1967年1月23日		สมาน ปันยารชุน	
経歴：鉄道局機械技師長、電気担当技師長、第3代目タイ人鉄道局総裁、鉄道学校校長			
年月日	年齢	地位、階級、位階・欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1889/11/15	1	ノンブリー県、平民ウィチアンの子として生れる	วิเชียน ปันยารชุน
1899/3	9	スワヌグループ校3年生の試験合格	โรงเรียนสวนกุหลาบไทย วัดมหาธาตุ
1906/1	15	スワヌグループ英語校6年生の試験合格	โรงเรียนสวนกุหลาบอังกฤษ
1906/9	16	国王奨学生選抜試験（年2名）に合格	
		イギリスに留学する（1913年まで）	
1906/9	16	ラグビー校に入学（1908年7月まで）	
1908/10	18	マンチェスター、ビクトリア大学工学部入学	
-1910/6		（1910年6月まで）	
1910/8/15	20	London & North British Western Railway	
-1913/11	24	で研修を積む（1913年11月末まで）	
		製鉄、鉄橋製造工場など見学。同時にオランダ	
		ドイツ、ベルギー、デンマークを視察旅行	
1914/2/1	24	鉄道局に入局。初任給200バーツ	กรมรถไฟหลวง กองแบบแผน
		鉄道局長付き企画課・技師補佐	นายช่างผู้ช่วย ชั้นตรงต่อเจ้ากรม
1914/8/27		コーラート地区技師（nai-chang phak）	นายช่างภาคโคราช, บำรุงทาง
		保線作業に従事	
1914/10/1	24	300バーツに昇給。地位、職務は同上	
1914/11/29		鉄道局長付き企画課に復帰	กองแบบแผน
1915/8/1	25	ゲーンコーイ＝コーラート間の保線作業	ทำการบำรุงทางแก่งคอยถึงโคราช
1915/8/29		昇級 Rong Ammat Tho	รองอำมาตย์โท
1916/1/1	26	350バーツに昇給。地位、職務は同上のまま	
1916/7/31		爵位と欽賜名 Luang Saritkan-banchong	หลวงสุจริตการบรรจง
		昇級 Rong Ammat Ek	รองอำมาตย์เอก
1917/4/1	27	地区技師 (Division Engineer) に昇進	นายช่างภาค
		380バーツに昇給	
1917/7/22		クンターントンネル掘削課に配属	กองก่อสร้างขุดตาล
1917/12/20	28	昇級 Ammat Tri	อำมาตย์ตรี
1918/4/1	28	425バーツに昇給	
1918/6/1	28	鉄道局機械事業部機械担当課に配属	กองช่างกลกรมรถไฟหลวง
		同時に、バンコクノーイ工場長補佐に就任	นายช่างกลโรงงานบางกอกน้อย
		(Assistant Workshop Superintendent)	
1920/4/1	30	460バーツに昇給	
1920/4/19	30	約1年間、英、米、仏、ビルマなどに鉄道視察	
-1921/3/1		ブラチャット鉄道局総裁に随行する	
1921/4/1	31	500バーツに昇給	
1921/7/21	31	マッサン工場の機関車長に任命	ผู้อำนวยการรถจักร
		(Locomotive Superintendent)	

表Ⅶ-3 プラヤー・サリットディガンバンチョンの経歴			
名前 Phraya Saritdikan-banchong (Saman Panyarachun)			พระยาสุทธิการบรรจง
生没年月日：1889年11月15日－1967年1月23日			สมาน ปันยารชุน
経歴：鉄道局機械技師長、電気担当技師長、第3代目タイ人鉄道局総裁、鉄道学校校長			
年月日	年齢	地位、階級、位階・欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1922/1/15	32	昇級 Ammat Tho	อำมาตย์โท
1922/4/1	32	540パーツに昇給	
1922/12/30	33	爵位と欽賜名 Phra Saritdikan-banchong	พระยาสุทธิการบรรจง
1923/4/1	33	580パーツに昇給	
1924/1/1	34	機械担当技師長に昇進。600パーツに昇給 (Cheif Mechanical Engineer)	นายช่างกลเอก
		昇級 Ammat Ek	อำมาตย์เอก
1925/1/1	35	爵位と欽賜名 Phraya Saritdikan-banchong	พระยาสุทธิการบรรจง
1925/4/1	35	620パーツに昇給	
1926/3/1	36	機械事業部に電気電信信号部新設	กองไฟฟ้า
1926/3/1		電気担当技師長に昇進 (Chief Electrical Engineer)	นายช่างกลไฟฟ้า
1926/4/1	36	660パーツに昇給	
1927/3/21	37	再度、機械担当技師長代理に任命	ทำหน้าที่แทนนายช่างกล
1927/4/1		769パーツに昇給	
1927/4/14	38	ラーマ6世王通り補修隊長に任命	แม่กองพิเศษซ่อมสายพระราม ๖
1928/4/1	39	800パーツに昇給	
1930/4/1	39	850パーツに昇給	
1930/10/29	39	帰国後、技師長代理 (nai-chang ek) に任命	แทนนายช่างเอก
1931/6/10	41	鉄道局総裁代理（1931年12月まで）	รักษาราชการแทนผู้บัญชาการ
1932/8/1	42	鉄道局総裁（－1933年3月31日）	ผู้บัญชาการรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม
1933/4/3	43	サームセーン電力工場長に任命	ผู้อำนวยการไฟฟ้าหลวงสามเสน
1934/6/8	44	日本の鉄道、電力事情視察旅行	
1935/7/1	45	内務省から鉄道局機械担当技師長に復帰	นายช่างใหญ่ฝ่ายการช่างกล
1935/8/1	45	鉄道局次長に任命。実質の局長権限を付与	
1936/6/10	46	英領マラヤ、インドシナ、日本に視察旅行	
1943/6/1	53	鉄道技術学校の校長に就任	อาจารย์ใหญ่โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ
1954/3/1	64	高齢により校長を退任	
1967/1/23	77	77歳で死去する	
(出所) (1) プラヤー・サリットディガンバンチョンの葬式本（バンコク、1967年5月15日） 〔文献3052〕；(2) 鉄道局『年次事業報告書』各年次版などより筆者作成。			
(注) (1) 爵位と欽賜名。爵位はクン、ルワン、プラ、プラヤーと昇格する。			
(2) 階級。軍人のナーイローイ（尉官）、パン（佐官）、ポン（将官）に相当する文官の階級で、 ローンアムマートは尉官級、アムマートは佐官級、マハーアムマートは将官級を示す。 アムマートエークは軍人の大佐に相当する。			

表Ⅶ-4 プラヤー・ウィットサダンドゥンラヤラットキットの経歴				
名前 Phra Witsadandunlayaratkit (Choei Phancharoen)			พระวิศดาร์ดูลย์รักกิจ	
生年月日: 1890年10月30日ー1948年5月15日			เชย พันธุ์เจริญ	
職歴: 陸軍工兵局、陸軍戦略局鉄道エンジニアリング部隊長、鉄道局運輸事業部長				
年月日	年齢	月給	職歴、地位・位階、階級	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1890/10/30		-	Luang Charoensombat (Thong Yu ) の息子として生まれる。ナコンサワン県出身	หลวงเจริญสมบัติ (ทองอยู่)
1903/11/2	13	-	陸軍士官学校へ入学	นักเรียนนายร้อยทหารบก
1908/4/1	17	45	陸軍工兵局第一部隊 (バンコク) 第2中隊入隊	กรมทหารบกช่างที่๑ รักษาพระองค์
1908/6/12	17	60	同上地位、昇給	
1912/2/1	21	60	ピッサヌローク県第7師団特別大隊	กองทหารบกช่างที่๗ จังหวัดพิษณุโลก
1909/7/5	18	60	陸軍大尉に昇進	ร้อยตรี
1912/4/1	21	65	同上地位、同階級、昇給	
1913/5/1	22	95	同上地位、昇給／5月26日 中尉へ昇級	
1913/10/1	22	95	陸軍参謀局訓練官に移動	นายทหารฝึกหัดราชการกรมเสนาธิการ
1915/4/1	24	105	同上地位、昇給	
1915/5/1	24	105	陸軍戦略局鉄道課電信部隊に移動	แม่กองโทรเลขแผนกรถไฟ
				กรมยุทธศาสตร์ทหารบก
1915/7/1	24		鉄道局北タイ本線、南タイ本線で運輸、 保線、機械エンジニアリングを研修 * 当時、鉄道局の管理職には、陸軍戦略局の 出向組が多数いる。そうでなければドイツ人 鉄道局から月60バーツの特別手当。最初は 列車ダイヤを学ぶ (以上、31ペーヅ)	ทางราชการส่งมาเรียน การเดินรถไฟ, การบำรุง และการช่างกล
1916/4/1	25	135	昇給。	
1916/5/23	25	135	大尉に昇級	ร้อยเอก
1916/12/1		135	陸軍鉄道課電信部隊に復帰 (1年5カ月)	
1917/4/1	26	145	昇給。大尉第2級	
1917/4/10	26	145	陸軍戦略局鉄道課エンジニアリング部隊長 下士官と士官生をマッサン鉄道工場に派遣	ผู้บังคับกองช่าง แผนกรถไฟ กรมยุทธศาสตร์ทหารบก
1917/7/22	26		陸軍戦略局鉄道課から王立鉄道局へ出向 同局運輸事業部長補佐に任命される * プラヤー鉄道局総裁の要請に応じる * 当時、きわめて忙しく、夜9時まで残業。 自宅からスタッフのため炊き出しを頼むほど。 * 駅員の規律も極めて厳しい。制服忘れると、 給与から罰金を差し引く (33ペーヅ)	ผู้ช่วยผู้อำนวยการการเดินรถไฟ
1918/4/20	27		Luang Wichanphayuhaphon 欽賜名を下賜	หลวงวิจารณ์พยุพผล
1919/4/1	28	190	地位は陸軍戦略局、昇給、少佐第3級	
1920/4/1	29	300	鉄道局職員 (陸軍付き) に公式に任命 運輸事業部長補佐、昇給	

表Ⅶ-4 プラヤー・ウィトサダーンドゥンラヤラットキットの経歴				
名前 Phra Witsadandunlayaratkit (Choei Phancharoen)				พระวิศดารดูลยรัตกิจ
生年月日： 1890年10月30日ー1948年5月15日				เชย พันธุ์เจริญ
職歴：陸軍工兵局、陸軍戦略局鉄道エンジニアリング部隊長、鉄道局運輸事業部長				
年月日	年齢	月給	職歴、地位・位階、階級	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1921/4/1	30	340	同上地位、昇給	
1922/4/1	31	400	同上地位、昇給	
1923/4/1	32	440	同上地位、昇給	
1923/1/1			Phra Wichanphayuhaphon 欽賜名を下賜	พระวิจารณ์พยุหพล
1923/1/1			Phra Witsadandunlayaratkit 欽賜名を下賜	พระวิศดารดูลยรัตกิจ
			サクディナー 400 ライ	
1924/4/1	33	480	同上地位、昇給	
1925/4/1	34	520	同上地位、昇給	
1925/5/20	34		鉄道局の公務としてヨーロッパ諸国へ鉄道研修	
			1926年2月28日帰国、元の地位に復帰	
1927/4/1	36	560	同上地位、昇給	
1928/4/1	37	600	同上地位、昇給	
1932/4/1	41	600	鉄道局運輸事業部長に昇進	ผู้อำนวยการเดินรถไฟ
1932/11/1	42	600	鉄道局貨物運輸部長に任命	ผู้อำนวยการเดินรถไฟพาณิชย์การ
1933/7/24	42	600	鉄道局総裁代理に任命される	ผู้ทำการแทนผู้บัญชาการรถไฟ
1935/7/1	44	600	国防省の願いにより、陸軍参謀局付きに移動	
1936/4/1	45		中佐に昇級	พันโท
1936/10/1	45		鉄道局へ一時出向。1937年5月 復帰	
1939/4/1			大佐に昇級	พันเอก
1941/5/20	50		国防省陸軍参謀局第4課課長	
1941/6/1	50	700	同上地位、昇給 第52級	
1943/3/22	52		陸軍参謀局退職、運輸省輸送局長へ移動	
			1944年1月、国防省陸軍参謀局へ復帰	
1944/1/1	53	800	昇給	
1946/1/1	55		高齢により退役。年給7200バーツ	
			18歳から38年8カ月、公務員として勤務	
1948/5/15	57		死去する	
(出所) プラ・ウィサダーンドゥンラヤラットキット陸軍大佐の葬式頒布本 (バンコク：1948年6月15日)				
(チャラット文庫0152) 「文献3048」より筆者作成。				

表Ⅶ-5 プラ・ラムパイボンポリパットの経歴			
名前：Phra Ramphaiphong-boriphat (Chit Bun-nak)			พระรำไพพงศ์บริพัตร
生年月日：1864年9月19日ー1928年3月8日			(จิตร บุญนาค)
経歴：タイ人最初の建設工区担当並びに管区担当エンジニア、東北部線建設担当技師長、全路線建設責任者			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1864/9/19		プラヤー・モントリースリウォン (チュム・ブンナーク) の息子として生まれる	พระยามนตรีสุวิวงศ์ (หุ้ม บุนนาค)
1878	13	ベルリンのシャルロッテンブルグ技術学校に留学 土木工学を学ぶ	
1890	25	外務省に通訳官として入省	ล่ามกระทรวงการต่างประเทศ
1890		パンチャード調査 (鉄道建設調査) に参加する	
1892	27	鉄道局に入局。建設担当技師補佐	นายช่างผู้ช่วย กรมรถไฟหลวง
1893	28	コーラート線パークプリュウ工区の監督官に任命 ◆工区担当エンジニアはキャンベル社が派遣	
1895	30	爵位と欽賜名を授与 Luang	หลวงรำไพพงศ์บริพัตร
1896	31	コーラート線、ヒンラップ=コーラート間の 工区担当エンジニア。タイ人最初の建設担当技師	เชกชั้นเอนอีนี
1899	34	土木大臣の指示でイギリスに鉄道研修	
--1902		3年間滞在。鉄道会社で実地研修など	
1905	40	爵位と欽賜名を授与 Phra	
1909/4	44	南部線建設の決定により工区担当エンジニアに 任命。同年末、ナコンタマート管区建設担当責任者に	
1911	46	Ammat Tri	อำมาตย์ตรี
1912	47	Nai Chang Nai Dan (?) に昇進	นายช่างนายด่าน
1913	48	昇級 Ammat Tho	อำมาตย์โท
1915	50	昇級 Ammat Ek	อำมาตย์เอก
1917/7	51	道路局を鉄道局に統合した後、道路局中部タイ 管区の建設担当技師責任者に就任	
1918/7/27	53	鉄道奨学生第1期生のアメリカ留学に監督者兼 引率者として同行。バンコクを出発	
1919/12/1	55	東北部線コーラート=ウボン間延長工事の 事前調査責任者に任命	
1921/4	56	東北部線建設担当技師長に任命。タイ人最初の 建設担当技師長	นายช่างก่อสร้างเอก
1922	57	昇級 Maha Ammat Tri	มหาอำมาตย์ตรี
1927/11/16	63	鉄道局を退職。当時は鉄道全線建設担当技師長	
1928/3/6	63	63歳と6カ月で病死	
(出所) (1) 『官報』第44巻、1928年3月18日、4053ー4054ページ。			
(2) タイ鉄道局『年次事業報告書』各年次版			
(3) "The Late Phya Ramphai," Bangkok Times Weekly Mail, March 8, 1928.			



表Ⅶ-6 プラ・ウドムヨーターティユット			
名前: Phra Udom-yothathiyut (Sot Rattanawadi)		พระอุทัยยุด	
生没年月日: 1892年7月28日-1959年12月14日		(สด รัตนาวดี)	
経歴: 鉄道局総裁代行、鉄道局長2回、灌漑局長			
年月日	年齢	地位、階級、位階、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1892/8/7	1	パトゥムターニー県で、ナーイ・ラーブの息子として生まれる	นายหลาบ
1909	15	陸軍士官学校に入学	โรงเรียนนายร้อย
1910/4/1	17	陸軍に入隊	
1913	20	陸軍士官学校高等3年卒業	
1915	22	陸軍少尉 Nai Roi Tri	นายร้อยตรี
1925	32	Khun Atkampang	ขุนอังกาบัง
1933	40	第2種国会議員に任命	สมาชิกผู้แทนราษฎรประเภท ๒
1934/4/26	41	鉄道局総裁代行に任命(1935年4月)	ผู้รักษาการแทนผู้บัญชาการรถไฟ
		* マグガサン鉄道工場2000名のストライキを収拾するため	
1934/5-34/7		3カ月間、軍がマグガサン鉄道工場を査察する	
1935/5/1	42	鉄道局長に任命(1937年1月31日)	อธิบดีกรมรถไฟ
1937/2/1	43	農業省灌漑局長	อธิบดีชลประทาน
1942	49	工業化推進委員	กรรมการจัดดำเนินการอุตสาหกรรม
1942	49	工業省次官を経て工業大臣へ	ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
1942	49	国家工業化委員会委員	กรรมการสร้างอุตสาหกรรมแห่งชาติ
		(Kamkan Sang Utsahakam haeng Chat)	
1943	50	輸送委員会委員長、鉄道事業引受委員長	
1943		再度、灌漑局長	
1943/9/17		再度、鉄道局長	
1943	50	3度目の灌漑局長	
1943	50	陸軍運輸建設隊長(師団長と同格)	ผู้บัญชาการสร้างคมนาคม
1943	50	陸軍少将 Phon Tri	พลตรี
1947	54	退職、上院議員に選出	
1950	57	再度、上院議員に選出	
1959/12/14	66	66歳で死去する	
(出所) (1) プラ・ウドムヨーターティユットの『葬式本』(バンコク、1960年6月16日) [文献3073]			
(2) タイ国鉄『タイ国鉄72年史』(タイ文、文献3003) 8-9ページ。			

表Ⅶ-7 チャルーン・ラッタナグン・セーリールンリット陸軍大将の経歴			
名前：Luang Seriroengrit (Charun Rattanakun Seriroengrit)		พลเอก จรุง รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์	
生没年月日：1895年10月27日ー1983年7月10日		หลวงเสรีเริงฤทธิ์	
経歴：陸軍工兵局通信部隊、陸軍通信学校長官代行、鉄道局長、運輸大臣、タイ国鉄初代総裁			
年月日	年齢	地位、階級、位階・欽賜名、給与	ตำแหน่ง, สัญญาบัตร, เงินเดือน
1895/10/27	1	バンコク、チャルングルン通りに生れる	จิตร รัตนกุล
		チット・ラッタナグンの息子／名門閥の出身	
1911/5/3	15	陸軍士官学校に入学	
1916	20	陸軍士官学校卒業、全校で12番の成績	
1916/6	20	陸軍士官部隊第3小隊長付き補佐	ผู้ช่วยผู้บังคับหมวด ๓ กองร้อยนักเรียน
		手当では16バーツ	
1917/4/1	21	陸軍工兵局に入隊。初任給60バーツ	กรมทหารบกช่างที่ ๓
1917/11/1	22	陸軍工兵局第3部隊。月給80バーツ	
1918/4/20	22	陸軍少尉に昇格	ร้อยตรีชั้น ๓
1919/4/1	23	陸軍少尉3級；昇給85バーツ	
1919/8/23	23	エープと結婚	
1920/4/1	24	陸軍少尉1級；昇給90バーツ	ร้อยตรีชั้น ๑
1922/4/24	26	陸軍中尉3級；昇給95バーツ	ร้อยโทชั้น ๓
1923/5/1	27	陸軍工兵監察局へ入局	ประจำกรมจเรทหารช่างทหารบก
1925/4/1	29	位階欽賜名授与 Khun；	
		陸軍中尉2級、昇給105バーツ	ร้อยโทชั้น ๒
1925/4/11	29	陸軍第2工兵局第2中隊長	ผู้บังคับกองร้อยที่ ๒ กรมทหารบกช่าง
1926/4/1	30	昇給115バーツ	ที่ ๒
1927/4/1	31	陸軍大尉3級；昇給135バーツ	ร้อยเอกชั้น ๑
1927/5/1	31	陸軍国王警護第1工兵局第2中隊長	ผู้บังคับกองร้อยที่ ๒ กรมทหารช่างที่ ๑
1928/4/1	32	同局第1通信大隊第2中隊長	ผู้บังคับกองร้อยที่ ๒ กองพันทหารสื่อสาร
		昇給145バーツ	ที่ ๑ กรมทหารช่างที่ ๑
1928/4		陸軍工兵学校教師兼任	ครูแผนกโรงเรียนทหารช่าง
1929/6/19	33	位階欽賜名授与 Luang Seriroengrit	หลวงเสรีเริงฤทธิ์
1930/4/1	34	陸軍大尉1級；昇給160バーツ	ร้อยเอกชั้น ๑
1932/8/1	36	第1通信大隊長	
1933/4/1	37	陸軍少佐；階級制度変更、14級に格付け	พันตรี
		昇給220バーツ	
1933/10/11	37	ボワラデート親王叛乱への説得団長となるが	
		逆に叛乱軍により拘禁される	
1934/5-7	37	マッサン鉄道工場のストライキを受けて	
		軍が3カ月間、実態調査委員会を鉄道局に	
		派遣する。チャルーンもそれに参加	
1933/12/9	38	上院議員に任命される	
1934/4/1	38	陸軍中佐に昇格。軍18級に昇格	พันโท
		同時に昇給300バーツ	

表Ⅶ-7 チャルーン・ラッタナグン・セーリールンリット陸軍大将の経歴			
名前：Luang Seriroengrit (Charun Rattanakun Seriroengrit)		พลเอก จรุง รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์	
生没年月日：1895年10月27日－1983年7月10日		หลวงเสรีเริงฤทธิ์	
経歴：陸軍工兵局通信部隊、陸軍通信学校長官代行、鉄道局長、運輸大臣、タイ国鉄初代総裁			
年月日	年齢	地位、階級、位階・欽賜名、給与	ตำแหน่ง, สัญญาบัตร, เงินเดือน
1934/11/6	39	陸軍通信学校長官代行兼任	รักษาการแทนผู้อำนวยการโรงเรียน
1935/4/1	39	軍20級に昇格；昇給350バーツ	ทหารสื่อสาร
1936/4/1	40	軍21級に昇格；昇給400バーツ	
1937/2/1	41	鉄道局長に就任	อธิบดีกรมรถไฟ
1937/4/1	41	陸軍大佐に昇格	พันเอก
1939/12/6	44	経済大臣代理に就任.	ผู้รั้งราชการแทนรัฐมนตรีว่าการ
1940/12/4	45	仏印インドシナ對抗東部方面軍副司令官	
1941/5	45	陸軍少将に昇格	พลตรี
1941/9/26	45	国防大臣補、	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงกลาโหม
		陸軍司令官補技術担当	ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารบกฝ่ายเทคนิค
1941/12/23	46	パーヤップ方面軍司令官	
1942/3/10	46	鉄道局長退任、経済大臣に就任	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ
1942/5/5	46	商務大臣に就任	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
1942/6/18	46	陸軍中將に昇格	พลโท
1942/9/8	46	運輸大臣に就任	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
1949/11/11	54	鉄道局長に2度目の就任	อธิบดีกรมรถไฟ
1949/12/12	54	プラパイと再婚	
1951/7/1	55	タイ国鉄初代総裁に就任	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
1952/3/17	56	陸軍大将に昇格	พลเอก
1959/9/11	63	高齢のため国鉄総裁を退任	
1983/7/10	87	バンコク、サミットウェート病院で死去	
(出所) チャルーン ラッタナグン・セーリールンリットの『葬式本』（バンコク、1983年12月21日）			
〔文献3015〕ほかより作成。			

表Ⅶ-8 モームチャオ・シットタヤーゴン・ウォーラワンの経歴			
名前：Momchao Sitthayakon Worawan		หม่อมเจ้า สิทธยากร วรวรรณ	
生年月日：1897年4月13日－1965年4月27日			
経歴：鉄道奨学生、鉄道局機械担当技師、工業局長、産業促進局長			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1897/4/13		クロムマブラ・ナラーティップブラパンポンの	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ
		息子として生まれる。王族出身	กรมพระราธิปประพันธ์พงศ์
		ラーチャウィタヤーライ校に転校	
		マハートレク校に転校	โรงเรียนมหาดเล็กหลวง
		チュラーロンコーン大学エンジニア課に進学	คณะชั้นตรศึกษา, จุฬา
1918/6/10	21	鉄道局機械事業部研修生となる。	นักเรียนฝึกหัดประจำกองช่างกล
1919/6	22	鉄道奨学生第2期生の試験に合格	
1919/7/24	22	アメリカに機械工学の勉強のため留学	
?--1925	28	マサチューセッツ工科大学で工学士を取得	
1925/12/14	28	鉄道局に復帰。機械事業部機械担当技師補佐	นายช่างกลผู้ช่วยประจำกองช่างกล
1925/12/23		バンコク機関車修理工場に移る	ประจำโรงรถจักรกรุงเทพฯ
1925/12/25		Rong Ammat Ek	รองอำมาตย์เอก
1926/6/6	29	南部線チュンボン地区の機関車検査官	สารวัตรรถจักรที่ชุมพร
1926/10/11	29	バンコクノーイ車輛整備工場長に任命	ผู้กำกับการดูแลโรงรถจักรที่บางกอกน้อย
1928/3/16	30	チャオプラヤー・スラウォンワッタナサックの	เจ้าพระยาสุรวงศ์วัฒนศักดิ์ (โศภนาค)
		娘、ダムリーウォーラワンと結婚	หม่อมคำริวรรณ
1928/4/1	30	チュムボン地区車輛長を兼任	ผู้กำกับการโรงรถจักรจังหวัดชุมพร
1928/7/1	31	トゥンソン地区地機械担当技師に任命	นายช่างกลประจำแขวงทุ่งสง
		同時に、トゥンソン、ハジャイ、スラート	
		ターニー地区の機関車（整備）工場担当者	
1932/12/1	35	本部事業部企画課に移る	กองแบบแผน
1934/5/15	37	マッガサン鉄道工場車輛修理工場機械技師	นายช่างกลประจำโรงซ่อมรถจักร
1938/10/18	41	機械サービス部長に昇進	หัวหน้ากองช่างกล
? ? --		スイスにディーゼル電気機関車の視察と研修	
		約2年間ヨーロッパに滞在して、戦争直前に帰国	
1942/9/1	45	鉄道局を退職。工業省付き機械担当技師長	นายช่างเอกประจำกระทรวง
1945/12/15	48	工業省産業促進局長に昇進	อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
1946/6/29	49	工業省工場局長に移る	อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
1946/8/7	49	2度目の産業促進局長に就任	
1946/9/16	49	2度目の工場局長に就任。以後8年間	อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
1954/6/7	57	工業省付き技師	
1958/1/1	60	定年につき工業省を退任する	
1965/4/27	68	死去する	
(出所) モームチャオ・シットタヤーゴンの『葬式本』（バンコク、1965年10月4日）[文献3058]			
より作成			

表Ⅶ-9 モームチャオ・スームサワート・グリダーゴンの経歴			
名前：Momchao Soemsawat Kridakon			หม่อมเจ้า เสริมสวาสดิ์ กฤดากร
生年月日：1898年5月11日－1940年12月10日			
経歴：鉄道奨学生、タイ人最初の技師長			
年月日	年齢	地位・位階・階級	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1898/5/11		プラオンチャオ・ナレートウォラリット の息子として生まれる	พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนครสวรรค์
		*ラーチャウィタヤーライ校初等科卒業	โรงเรียนราชวิทยาลัย
1911-1922	13	イギリス留学、パブリックスクール入学 ケンブリッジ大学で工学を学ぶ	
1920	22	ケンブリッジ大学より工学士を取得	
1920-1922		2年間、London & North Western Railway Company で鉄道の実地研修を受ける	
1922/10/25	24	鉄道局へ入局。プラチャット鉄道局総裁の指示で	
--1923/8		鉄道建設計画のマスタープラン作りに従事	
1923	25	インドシナ鉄道の視察旅行。帰国後、東北部線	
1925	27	ฟ้ามุ่ย-วังสามหมอ 線の娘セーと結婚	เสสนิพนธ์
		鉄道技師チャルーン、チャランなどと義弟関係	
1925/11/1	27	コーラート＝ノーンカーイ間建設の測量調査	
		*その後、チュムターン＝コーンゲン間建設担当 責任者に任命	
1928/5/16	30	ヨーロッパ鉄道視察旅行（8カ月）。帰国後、 詳細な鉄道エンジニアリングに関する報告書提出	
1929/1/19	30	東北部線延長工事の建設担当責任者に復帰	
1932/9/1	34	技師長に昇格。マッガサン鉄道工場課、保線課、 企画課、通信信号課、資材課の機械事業部を統括	นายช่างเอก
		鉄道理事会理事に就任	กรรมการสภากรรมการรถไฟ
1934	36	連邦マレー鉄道との協定見直し会議のタイ代表 として交渉にあたる	
1935/6/10		鉄道理事会専門委員に任命	
1938/5/31	40	タイ鉄道局長補佐	ผู้ช่วยอธิบดีกรมรถไฟ
1939	41	技師長に昇格	นายช่างใหญ่
1940/12/10	42	健康を害し、死去。	
(出所) モームチャオ・スームサワートの「葬式本」（バンコク、1941年3月22日）[文献3065]			
鉄道局「年次事業報告書」より作成。			

表Ⅶ-10 ルワン・チャランサニットウォンの経歴			
名前：Luang Charansanitwong (Momluang Charan Sanitwong)		หลวงเจริญสินทวงศ	
生年月日：1897年1月7日－1958年5月9日		เจริญ สินทวงศ, หม่อมหลวง	
経歴：鉄道奨学生推薦組、鉄道局土木技師、鉱山局長、工業次官、運輸次官			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1897/1/7		チャオブラヤー・ウォンサーヌブラパットの	
		息子として生まれる。チャルーン、ウドムは兄弟	
1903-1906	6	テーブシリソ寺学校で学ぶ	
1907		ラーチャブーラーナ寺中等学校へ転校	โรงเรียนมัธยมวัดราชบูรณะ
1908		マタヨムウィタヤー校へ転校	โรงเรียนมัธยมวิทยา
1910		スワヌグループ校へ入学	
1911-1912	14	ラーチャウィタヤーライ校へ転校	โรงเรียนราชวิทยาลัย
1912		イギリスへ留学。在ロンドン大使館の領事	
		チャルーンサック・グリダーゴンが留学生監督	เจริญศักดิ์ กฤดากร
1914-1916	17	Worcester のパブリックスクールで3年間学ぶ	
1916/6		パーミンガム大学土木工学部に入学	
		大学滞在中に、推薦で鉄道奨学金を受ける	
1920/9	23	6月の最終試験は手術で断念、9月に合格	
1920-1922		Clipwar Land Bridge & Engineer Co. 研修	
1922/7/13	25	鉄道局へ入局。東北部線建設担当技師補佐	นายช่างผู้ช่วยประจำกองก่อสร้างสาย
		初任給は300バーツ。	ตัวนอกเฉียงเหนือ
1922/8/1	25	コーラートの建設現場に赴任。スリン県まで	
		建設工事の進行によって現場を移動する。	
1922/11/10	25	Rong Ammat Ek	รองอำมาตย์เอก
1924/1/1	27	位階欽賜名を授与 Luang Charansanitwong	หลวงเจริญสินทวงศ
1924/5/16	27	ฟ้าวะลา-วะโงะวะปะฮั๊วะの娘ジイアムと結婚	เจ้าพระยาวรวงศาพิพัฒน์ (เป็น อิศรเสนา)
		5男4女に恵まれる。	หม่อมหลวงเยี่ยม อิศรเสนา
1927/3/15	30	ファヒン地区保線担当技師	
1927/4/1	30	地位はファヒン地区保線担当技師	นายช่างบำรุงทางแขวงหัวหิน
		職階は第2級管区技師	นายช่างภาคชั้นที่๒
1927/11/8	30	Ammat Tri	
1930/4/1	33	ヨーロッパへ鉄道視察旅行（11月21日まで）	
1932/4/1	35	第1級管区技師に昇進	นายช่างภาคชั้นที่๑
1932/12/15	35	保線駅舎課技師責任者に就任	นายช่างกำกับการกองบำรุงทางและ
1941/6/1	44	土木担当部長代理を兼任	สถานี
1942/10/9	45	土木担当部長に昇進	ผู้อำนวยการราชการฝ่ายการช่างโยธา
1942/9-48/8	45	国軍最高司令部軍用鉄道建設委員会委員	
1944/11/17	47	工業省鉱山局長に任命される。	อธิบดีกรมโลหกิจกระทรวงอุตสาหกรรม
		鉄道局を退職。22年間の在籍	
1946/6/29	46	工業省次官に任命	ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
1946/7/9	46	工業省工場局長に任命（8月7日まで）	อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
1946/8/7	46	運輸次官を11年間を務める	

表Ⅶ-10 ルワン・チャランサニットウォンの経歴			
名前：Luang Charansanitwong (Momluang Charan Sanitwong)			หลวงเจริญสนิทวงศ์
生年月日：1897年1月7日－1958年5月9日			เจริญ สนิทวงศ์, หม่อมหลวง
経歴：鉄道奨学生推薦組、鉄道局土木技師、鉾山局長、工業次官、運輸次官			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ขศบรรดาศักดิ์
-1957/12/31			
1950/3/23	53	国家経済委員会運輸担当委員	กรรมการเศรษฐกิจสาขาคมนาคม
1950/7/21	53	対外経済科学技術協力委員会委員に任命	
1952/1/1		タイ倉庫公団理事会顧問に任命	
1952/3/10	55	タイ国鉄理事に任命	กรรมการคณะกรรมการรถไฟ
1954/11/1	57	対外経済科学技術協力検討委員会委員に任命	
1957/12/31	60	定年により運輸次官を退任	
1958/5/9	61	61歳で死去。	
(出所) チャランの『葬式本』（バンコク、1959年3月31日）[文献3014] より筆者作成。			

表Ⅶ-11 ルワン・チャルーンサニットウォンの経歴			
名前: Momchao Luang Charunsanitwong (Charun Sanitwong)			หลวงจรรยาสนิทวงศ์, หม่อมเจ้า
生年月日: 1896年11月19日-1931年3月30日			จรรยา สนิทวงศ์
経歴: 鉄道奨学生推薦組、タイ人初代マッサン鉄道工場長			
年月日		地位・位階・階級	
1896/11/19		王族ชาลวันไชย - วังสนธิ์ราชภัฏの息子として	เจ้าพระยาวงษาอนุประพัทธ์
		生まれる。祖父はปราณไชย - สายสนธิ์วอน	พระวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าสายสนิทวงศ์
1902	5	テーブシリント校を卒業	
1905-1907	9	イギリスへ留学。持病の腎臓病悪化のため帰国	
1910	13	アサンプシヨン校を卒業	
1912-1922	15	再度、イギリスへ留学	
1915-1918	18	ケンブリッジ大学 (Saint Peter House) で	
		機械工学を学ぶ	
1919-1921	22	クルー市 London & North Western Railway	
		Company 鉄道工場で実地研修を受ける	
1922/7/1	25	鉄道局に入局。マッサン鉄道工場機械技師補佐	ผู้ช่วยผู้อำนวยการรถจักร
1924/1/1	27	欽賜名 Luang Charunsanitwong	หลวงจรรยาสนิทวงศ์
1924/11/1	27	マッサン鉄道工場から操車係へ。機械技師補佐	นายช่างกลผู้ช่วย
1927/4/1	30	第2級機械担当技師に昇格	นายช่างกลชั้น๒
1929/2/21	32	ヨーロッパへ鉄道研修旅行。ディーゼル電気	
--10/11		機関車の研究を行なう。	
1929/10/11	32	鉄道局機械事業部へ復帰	
1930/4/1	33	第1級機械担当技師に昇格。同時に、	นายช่างกลชั้น๑
		タイ人最初のマッサン鉄道工場長に就任	นายช่างกำกับโรงงานมักกะสัน
1931/3/30	34	腎臓病悪化のため、34歳で死去する。	
(出所) ルワン・チャルーンサニットウォンの『葬式本』(バンコク、1931年) [文献3016] より作成。			



表Ⅶ-12 ルワン・シリアカニーガンの経歴			
名前：Luang Siriakkanikan (Sut Palasiri)			หลวงสิริอัคณิกการ
生没年月日：1898年3月26日－1961年10月9日			สุตร ปาละสิริ
経歴：鉄道奨学生第1期生、電気担当技師補佐、各種国営企業技術担当			
年月日	年齢	地位・位階・階級	
1898/3/26		アーントーン県の村長の息子として生まれる	ผู้ใหญ่บ้าน แห่ม
1906	8	アーントーン県のクルーパオ小学校に入学	โรงเรียนครูบา
1909	11	出来がよいため、バンコクの学校に転校	
1913	15	名門パトゥムコンカー校中等6年を首席卒業	โรงเรียนมัธยมวัดปทุมคงคา
			โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย
1917/3/29	18	国王奨学金選抜試験に2番で合格。しかし、	
		* 18歳以下という年齢制限に3日かかり失格	
1917/4	19	道徳省に入省、代用教員に。月給は30バーツ	
1918/6	20	鉄道局奨学生試験に1番で合格。	
1918/7/27	20	アメリカ、ボストンに向け出発（9月21日着）	
1918-1920	22	マサチューセッツ工科大学に留学	
		* 優秀な成績で工学士を取得	
1922/1/18	23	鉄道局に入局。機械事業部機械担当技師補佐	นายช่างผู้ช่วยกองช่างกล
	23	月給は80バーツ	
1923/4/1	25	月給が100バーツに昇給。地位は同じ	
1924/1/1	25	ジームと結婚。2女をもうける	เยียม หัตถพันธ์
1924/4/1	26	月給が150バーツに昇給。地位は同じ	
1924/5/1	26	企画課に移動	
1924/11/1	26	機械事業部に復帰	
1926/1/1	27	電信電話信号部を新設。機械事業部から同部	กองช่างไฟฟ้า
		信号係に移動。電気担当技師補佐	
		* 電気担当技師長はブラー・シリッティガン・ソハソソ	
1926/4/1	28	月給が200バーツに昇給	
1927/4/1	29	発電担当責任者補佐から電気担当技師補佐に昇進	นายช่างไฟฟ้าผู้ช่วย
		月給は250バーツに昇給	
1928/4/15	30	連邦マレー鉄道視察のため、英領マラヤに出張	
1930/1/15	31	タイ鉄道局の信号装置の改良変更のため	
--5/8		インドの信号装置視察に出張	
1930/4/1	32	月給が300バーツに昇給	
1931	33	爵位欽賜名 Luang Siriakkanikan を授与される	หลวงสิริอัคณิกการ
1932/8/19	34	電気技術課を廃止。運輸・駅課に移動	
1932/8/31	34	鉄道理事会理事（専門家）に任命	
1932/9/21	34	管区鉄道計画を作成、鉄道理事会に提出する	
1932/10/18		鉄道理事会資料調査担当理事に任命	
1933/3/26	35	鉄道開通36周年記念式典事務局長を務める	

表Ⅶ-12　ルワン・シリアッカニーガンの経歴			
名前：Luang Siriakkanikan (Sut Palasiri)			หลวงสิริอัคณิกาน
生没年月日：1898年3月26日－1961年10月9日			สูตร ปาละสิริ
経歴：鉄道奨学生第1期生、電気担当技師補佐、各種国営企業技術担当			
年月日	年齢	地位・位階・階級	
1933/9/4	35	東北部線脱線事故解明委員としてコーラートへ この時、ボワラデート親王の仲間と接触の疑い	
1933/10/12	35	ボワラデート親王の叛乱に加担した容疑で逮捕、 ただちに無罪放免。ただし72日間の自宅謹慎を 命じられる	
1934/2/15	35	鉄道局を免職処分となる（経済大臣決定） 信号担当責任者が嘆願書を出すか認めず	
1934/8/1	36	I E C社(International Engineering Co.,Ltd.)	
--1941/12		同社電気製品販売責任者	
1942/3	44	ピブーン政権のタイ産業振興公社（Industrial Development Corp.）の技術顧問に就任	บริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย จำกัด นายช่างประจำบริษัท
--1945 (?)		同公社総裁は鉄道局後輩のルワン・デーチャー	
1943	45	同公社の椰子油製造工場の建設を指導	
1944		同公社の日本タイ合併紐製造会社タイ側工場長	
1946-1947	48	米穀公団総裁補佐。同公団総裁は鉄道奨学生で 鉄道局の後輩、ルワン・ウィターンヨンタラガム	ผู้ช่วยผู้อำนวยการองค์การข้าว หลวงวิธานยนตรกรรม
1948	50	I E C社が再開／同社技術部長（－1956年）	
1956/6/19	58	ピブーン首相の首相の招へいで国家経済開発公社 （National Economic Development Corp.）の スパンブリー砂糖工場長(技術担当) に就任	บริษัทส่งเสริมเศรษฐกิจแห่งชาติ นายช่างผู้อำนวยการโรงงานน้ำตาล สุพรรณบุรี
1958	60	同上工場長を退職	
1959	61	日本への経済ミッションに同行 タイ米穀商協会会長アムポンの技術顧問として 米ぬか油搾油機械の日本からの導入に尽力する	
1961/10/9	63	口頭ガンで病死	น้ำมันจากรำ
(出所) ルワン・シリアッカニーガンの『葬式本』（バンコク、1962年1月22日）[文献3062]			
鉄道局『年次事業報告書』ほかより筆者作成。			

表Ⅶ-13 ルワン・ウィトゥーンウィティゴンの経歴			
名前 Luang Withunwithikon (Sui or Montri Sirisali)			หลวงวิฑูรวิธีกุล (มนตรี สิริสาลิ)
生没年月日：1899年1月3日ー1980年8月29日			
経歴：鉄道奨学生、マッガサン鉄道工場長、運輸部長、機械担当技師長、タイ国鉄理事			
年月日	年齢	地位・位階・階級	
1899/1/3	1	サラブリー県生れ。サーリーの3男	สาลิ สิริสาลิ
		小学校は ポピットピムック、中学は <sup>วัดสระเกศ</sup> โรงเรียนวัดสระเกศ校	โรงเรียนบพิตรภิรมย์
		高等はエンジニア学校（チューラー大工学部前身）	โรงเรียนชั้นประถมศึกษา
1918	19	鉄道研修生として入局。月給30バーツ	นักเรียนฝึกหัดกรมรถไฟหลวง
1919/7	20	鉄道奨学生第2期生に合格。アメリカ、ボストンへ	
1920	21	マサチューセッツ工科大学機械工学部に入学	
1923/6	24	在米タイ人留学生会会長に選出	
1924/6	25	マサチューセッツ工科大学機械工学士取得	
1924-25		アメリカの Santa Fe Railroad Co.で研修	
1925/8/20	26	帰国後、マッガサン工場に配属	นายช่างประจำโรงงานมักกะสัน
1927/4/16	28	バンコクノイ鉄道工場技師。月給300バーツ	นายช่างประจำโรงรถจักรบางกอกน้อย
1927	28	トーンスックと結婚、3男6女	ทองสุข ปัทมสุต
1928/7/1	29	バンコクノイ地区運輸部機械担当責任者代理	
1930/11/30		ヨーロッパへ鉄道視察旅行（ー1931年9月）	
1931	32	日本に鉄道視察。以後、計23回の視察旅行	
1931/9/2	32	機械事業部へ配転、機械担当技師補佐	
1931/11/8	32	欽賜名 Luang Withunwithikon	หลวงวิฑูรวิธีกุล
1932/9	33	運輸事業部運輸課長に就任	
1933/4/18	34	マッガサン工場の工場長（ー1934年11月）	ผู้อำนวยการโรงงาน
1938	39	鉄道局機械サービス部操車課長（機関車責任者）	หัวหน้ากองลากเลื่อน
1942	43	日本軍との鉄道連絡委員会特別委員	อนุกรรมการรถไฟการประสานงานกับ
			ฝ่ายพันธมิตรญี่ปุ่น
1944	45	鉄道局運輸部長に就任	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ
1946	47	機械担当技師長に任命	วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างกล
1947	48	鉄道局長代理 Pun Sakuntanak	ผู้แทนอธิบดีกรมรถไฟ
1948	49	日本に鉄道視察旅行	
1950	51	ディーゼル電気機関車の注文のため訪米	
1951	52	タイ国鉄に再編、同職員に	
1952	53	タイ国鉄理事、機械担当技師長兼任	กรรมการรถไฟ
1953	54	自動化システム視察のため日本訪問	
1961	62	高齢により退職。タイ国鉄機械技術顧問に就任	ผู้เชี่ยวชาญด้านช่างกล
1963	64	顧問を退任	
1980/8/29	81	81歳と7カ月で死去	
(出所) ルワン・ウィトゥーンの「葬式本」（バンコク、1980年12月21日）[文献3047]			
(2) タイ鉄道局「年次事業報告書」などにより、筆者作成。			

表Ⅶ-14 モームルワン・ガリー・デーチャティウォンの経歴			
名前：Kromphraya Dechatison (Momluang Kari Dechatiwong)			สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา
生年月日：1902年8月30日ー1947年2月1日			เดชาติศร หม่อมหลวงกรี เดชาติวงศ์
経歴：鉄道奨学生、東北部線建設技師、マッサン鉄道工場長、内務省都市土木局道路事業部技師長			
年月日	年齢	地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1902/8/30	1	モームラーチャウォン・レックの息子として	หม่อมราชวงศ์เล็ก เดชาติวงศ์
		バンコクに生まれる。王族の出身	
		義兄のプラ・ピサンピッターブーンと家庭教師	พระพิสิณฑ์พิทยาภณ
		に学ぶ。義兄は師範学校ののち教員	
		* トンブリーのアノンカーラム寺初等学校	โรงเรียนวัดอนงค์คาราม
		* ピチャイヤートガーラム寺中等学校	โรงเรียนวัดพิชัยญาติการาม
		* テープシリシリン寺中等4年に入学	
1919	16	道德省共通試験の高等8年の試験に1番で合格	สอบไล่ชั้นมัธยมปีที่๘
1920/5/26	17	鉄道奨学生第3期生の選抜試験に合格。	
		土木工学専攻。イギリスに留学	
1920/8/25	17	イギリスに向けて出発。当初はボーンマスに滞在	
1921--		ブリマスの機械技術学校へ入学	
1922/10	20	バーミンガム大学土木工学部に入学	
1926/6	23	バーミンガム大学の土木工学士を取得	
1926/11/18	24	鉄道局に入局	
1927/2/1	24	鉄道局保線及び駅舎課に配属	แผนกบำรุงทางและสถานี
1927/5	24	地区担当技師補佐に昇格／東北部線コーラート＝	
		コーンゲン線の測量建設調査を担当	
1927/7/8	24	Rong Ammat Ek 月給320バーツ	
1929		バンコクに戻り、企画部に配属	ประจำกองแบบแผน
1931	28	プレーヤー・ラーチャデートダムロンの娘	พระยาราชเดชดำรง
		ウォンラグリと結婚。2男2女をもうける	พลกลั่น ศรุตานนท์
1931		位階欽賜名授与Luang Dechatiwongworawat	หลวงเดชาติวงศ์วรวัฒน์
		月給340バーツに昇給	
1932/6/24		立憲革命が起こる	
1932/11/1	30	人民党の最初の国会議員に任命	
1932/11/16	30	技師補佐からマッサン鉄道工場長に昇進	นายช่างกำกับการโรงงานมักกะสัน
1933/4/1		国会解散により議員を辞職	
1933/4/17	30	東北部線コーンゲン＝グムパワーピー間工区	
		建設担当責任者に任命	
1933/10	31	東北タイを中心にボワラデート親王の叛乱勃発	
		コーラートに滞在し、政府鎮圧軍に協力する。	
1933		プリディーの経済計画案の検討委員会委員に任命	

表Ⅶ-14 モームルワン・ガリー・デーチャティウ翁の経歴			
名前：Kromphraya Dechatison (Momluang Kari Dechatiwong)		สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา	
生年月日：1902年8月30日－1947年2月1日		เดชาติศร หม่อมหลวงกรี เดชาติวงศ์	
経歴：鉄道奨学生、東北部線建設技師、マッサン鉄道工場長、内務省都市土木局道路事業部技師長			
年月日	年齢	地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1934/9/1	32	内務省都市土木局道路部第2級技師に移籍	นายช่างชั้น๒กองทางกรมโยธาเทศบาล
1935		内務省土木局「都清掃部」1級技師に就任	นายช่างชั้น๑กองช่างนคราทร
		ルンピニー公園の再建と整備計画責任者に就任	ควบคุมงานบำรุงสวนลุมพินี
		都市土木局道路事業部建設課に移籍	นายช่างแผนกก่อสร้างกองทาง
1939		都市土木部企画部付き技師責任者、	
		月給500バーツに昇給	
1939/6/6	36	都市土木局道路事業部付き技師責任者	นายช่างหัวหน้ากองทางกรมโยธาเทศบาล
1940/3/7	37	日本に道路の建設・保全などの視察旅行に出発	
1940/4/2-4	37	東京で開催の「亜細亜技術者会議」に内務省代表	
		として出席する。その後、各地を視察	
1940/6/10	37	満州国などを視察した後、タイに帰国	
1940/7/31	37	都市土木局道路事業部技師長に昇格	นายช่างใหญ่กองทางกรมโยธาเทศบาล
		月給600バーツに昇給	
1941		タイ＝インドシナ領土紛争で政府に協力	
1947/2/1	44	44歳7カ月で死去する	
(出所) モームルワン・ガリー・デーチャティウ翁の『葬式本』(バンコク、1947年) [文献3021]			
より筆者作成。			

表Ⅶ-15 サワイ・サワイセーンヤーゴン陸軍大将の経歴			
名前：Sawai Sawaisaenyakon, Phon Ek			พลเอก ไสว ไสวสนยากร
生年月日：1904年5月8日－1980年7月1日			
経歴：陸軍工兵局通信部隊長、陸軍監察長官、陸軍副司令官、警察局長官、タイ国鉄総裁			
年月日	年齢	地位・位階・階級	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1904/5/8	1	チェンマイ県で生まれる。父はソンチャイ陸軍少尉	ร้อยตรีสัญญาไชย
1922	17	陸軍士官学校卒業.	โรงเรียนนายร้อยทหารบก
1922/5/1	17	陸軍工兵局 (Krom Thahan-bok Chang) に入隊。	กรมทหารบกช่าง
		陸軍工兵局第一師団に配属。陸軍少尉に任じられる	ประจำกรมทหารบกช่างที่๑
1924/4/1	19	陸軍工兵局第3師団に配属。	นายทหารกรมทหารบกช่างที่๓
1927-1928	22	陸軍工兵学校付き将校.	นายทหารแผนกโรงเรียนทหารช่าง
1929/4/5	24	昇級 陸軍中尉 Roi Tho.	ร้อยโท
1929-1933		陸軍工兵局第一師団通信部隊に配属。	กองพันทหารสื่อสารที่๑ กรมทหาร
			ช่าง๑ รักษาพระองค์
1931/11/11	27	位階欽賜名授与 Khun Sawaisaenyakon	ขุนไสวสนยากร
1934/1/1	29	陸軍工兵局通信大隊 第2中隊長	ผู้บังคับกองนายร้อย กองพันทหาร
1934/4/1	29	昇級 陸軍大尉 Roi Ek.	สื่อสาร ร้อยเอก
1938/4/7	33	陸軍付き監察官 (Chare Thahan Bok) .	ประจำกรมจเรทหารบก
1938/4/1		昇級 陸軍少佐 Phan Tri.	พันตรี
1939/4/8	34	陸軍通信学校副長官 (Rongrian Thahan)	รองผู้บังคับการโรงเรียนทหารสื่อสาร
1940/10/1	36	ノンカーイ県副知事	ปลัดจังหวัดหนองคาย
1941-1942	37	内務局大臣官房秘書	เลขานุการกรมมหาดไทย
1942/7/1	38	昇級 陸軍中佐 Phan Tho.	พันโท
1943/6/30	39	陸軍通信学校長官 (Phu Amnuai-kan.	ผู้อำนวยการโรงเรียนทหารสื่อสาร
1943-1946		陸軍参謀本部付き将校	
1944/7/1	40	昇級 陸軍大佐 Phan Ek.	พันเอก
1947/12/3	43	陸軍通信隊監察長官(Chare Thahan Susan)	จเรทหารสื่อสาร
1947-1951	43	陸軍通信隊監察長官、陸軍監察副長官	จเรทหารสื่อสาร, รองจเรทหารบก
1948/1/1	43	昇級 陸軍少将 Phol Tri.	พลตรี
1951/4/30	46	陸軍第2管区軍司令官 (1954年まで)	ผู้บัญชาการภาคทหารบกที่๒
1951		上院議員に任命	
1952/1/1	47	昇級 陸軍中将 Phol Tho.	
1954/9/16	50	陸軍副司令官に就任.	ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารบก
1955/8/2	51	運輸副大臣に任命.	ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
1956/1/1	51	昇級 陸軍大将 Phon Ek.	
1957/9/19	53	警察局長官に就任 (1959年まで)	อธิบดีกรมตำรวจ
1957/10/30	53	警察大将 Phol Tamruwat Ek.	พลตำรวจเอก
1959/9/11	55	タイ国鉄総裁に就任	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
1965/1/1	60	定年につきタイ国鉄を退職	
(出所) (1) サワイの「葬式本」(バンコク、1981年3月22日) [文献3066]			
(2) タイ国鉄編「タイ鉄道業72年史」(バンコク、1970年) [文献3003] 17-18ページ。			

表Ⅶ-16 プン サグンタナークの経歴			
名前：Pun Sakuntanak		ปุ่น ศกุนตนาค	
生年月日：1902年1月16日－1881年2月23日			
経歴：鉄道奨学生、工場課長、鉄道局長、タイ国鉄理事			
西暦	年齢	地位、階級、位階	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1902/1/16	1	東北のブリーラム県で生まれる	
		父はLuang Sanphakit-koson	หลวงสรรพกิจโกศล (ปาน ศกุนตนาค)
		中学の時、上京。テーブシンリン校中等6年	
		スワヌグラブ校の高等7年を卒業	โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย มัธยม ๗
1920/5/26	18	鉄道奨学生第3期生の選抜試験の合格発表	
		*プンは合格者名中1番の成績	
1920/6/25		イギリスに向けてバンコクを出発	
1920-1926	18	イギリスのマンチェスターに留学	
1926	24	マンチェスター大学から機械工学士を取得	วิศวกรรมช่างกล
1926/11/18	24	鉄道局に入局、機械担当技師補佐	นายช่างกลผู้ช่วย
1927/11/18		大尉のRong Ammat Ek	รองอำมาตยตรี
1928/8/24	26	Lamai Aphirontanrat と結婚	มาลัย อาภาภิรม
1929/8/1		ゲーンコイ地区からバンコク地区へ配転	
1932/9/1		東北部タイ管区運輸担当者に就任	
1933/4/18	31	機械事業部操車課長(Phu-chatkan Lak-luan)	ผู้จัดการลากเลื่อน
1924/11/10	32	保線事業部保線担当技師補佐	ผู้ช่วยนายช่างกำกับการบำรุงทาง
		(Phu chuai nai-chang)	และสถานี
1934/11/22	32	鉄道局資材課長に昇進	ผู้จัดการพัสดุ
1938/10/18	36	機械エンジニア部マッサン工場課長に昇進	หัวหน้ากองโรงงาน
1943/3/1	41	機械エンジニア部操車課長に移動	หัวหน้ากองลากเลื่อน
		(Huana Kong Lak-luan)	
1945/2/9	43	タイ鉄道局長代理に就任	ผู้รักษาการแทนอธิบดีกรมรถไฟ
1945/12/19	43	タイ鉄道局長に就任	อธิบดีกรมรถไฟ
1949/11/11	47	鉄道局長を退任。地位は鉄道技師長	วิศวกรใหญ่รถไฟ
		(Wisawagon yai rotfai)	
1950/2/1	48	鉄道局顧問に就任	ที่ปรึกษารถไฟ
1950/4/12	48	9カ月、日本で鉄道視察研修	ดูงานเกี่ยวกับการตรวจรับรางและ
--1951/1/7			เครื่องประกอบรถไฟณประเทศญี่ปุ่น
1953/8/18	51	鉄道近代化借款のためアメリカ世銀本部に出張	
--1954/3/29		アメリカに滞在	
1955/4/5	53	タイ国鉄運輸送担当副総裁	รองผู้ว่าการด้านการเดินรถและขนส่ง
		鉄道研究顧問兼任	
1955	53	第4回エカフェ加盟国輸送関連会議に参加	
1957/2	55	第6回エカフェ加盟国輸送関連会議に参加	
1960/10/8	58	第2回アジア鉄道会議出席のため東京出張	
--11/6			

表Ⅶ-16 プン サグンタナークの経歴			
名前：Pun Sakuntanak			ปุ่น ศกุนตนาค
生年月日：1902年1月16日－1881年2月23日			
経歴：鉄道奨学生、工場課長、鉄道局長、タイ国鉄理事			
西暦	年齢	地位、階級、位階	ตำแหน่ง, ขศบรรดาศักดิ์
1961/8/1	59	タイ国鉄顧問	ที่ปรึกษารถไฟ
1963/7/1	61	タイ国鉄理事を務める	กรรมการรถไฟ
--1971/6/30	69		
1967/4/26	65	ディーゼル電気機関車改善と鉄道近代化のため、	
--6/24		欧米、日本、韓国、台湾の鉄道を視察旅行	
1981/2/23	79	79歳で死去	
(出所) プンの「葬式本『』」(バンコク、1981年5月2日) [文献3031]			
(2) タイ国鉄編「タイ国鉄72年史」(タイ文、バンコク、1970年) [文献3003] 15－16ページ。			
(3) タイ鉄道局「年次事業報告書」各年次版より筆者作成。			



表Ⅶ-17 カセーム・シーパヤックの経歴			
名前：Kasem Sriphayak			
生没年月日：1903年12月30日－1965年7月5日			เกษม ศรีพิชัย
経歴：鉄道奨学生、鉄道局運輸事業部運輸課長、鉄道局長、中央銀行総裁、経済大臣			
年月日	年齢	職歴、地位・位階、階級	
1903/12/30	1	バンコクの繊維街パフラット通りに生まれる	
		父はケーキ、有名な弁護士	นายแชก และนางชวน
1908	4	スタッツテブワラーラム寺学校に入学	โรงเรียนวัดสุทัศน์เทพวราราม
1913	9	スワヌグラープ校に進学	
1918	14	スワヌグラープ校高等科（8年生）を卒業	โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย
	15	スワヌグラープ校で1年間教える	
1920/6/25	16	鉄道局の第3期奨学生に合格。イギリスへ留学	นักเรียนรับทุนกรมรถไฟหลวง
1920-25	16	Brighton Technical College 商学部	
		バーミンガム大学（Birmingham University）	
		商学部に入學する。学業成績はきわめて良好	
1925/6	21	同大学を成績優秀で卒業。商学士を取得	
1925/12		タイに帰国する	
1926/1/8	22	鉄道局に入局。運輸課 検査官	กองเดินรถไฟกรมรถไฟหลวง
		Traffic Inspector／初任給は月200バーツ。	สารวัตรประจำดูแลรักษาแขวง
1926/5	22	北部線のピッサヌローク地区運輸主任	การเดินรถไฟขบวนโลก
		ロブリー駅からサワンカローク駅へ異動	
		列車運行の管理と共に、乗客、貨物の運輸担当	
1928/8/30	24	南部線ハジャイ地区運輸担当主任。1年間	สารวัตรตรวจการเดินรถไฟใหญ่
		連邦マレー鉄道イギリス鉄道官との連絡調整	
1929/8	25	東部線チャチュンサオ地区運輸担当主任	สารวัตรตรวจการเดินรถไฟเร็ว
		マッガサンからアランヤプラテート駅まで担当	
1932/1/15	28	運輸事業部貨物探索係主任	หัวหน้าสืบแสวงสินค้า
1932/8		運輸事業部貨物営業課長補佐	ผู้ช่วยผู้จัดการพาณิชย์การ
1932/9		運輸事業部貨物石材課長に就任	ผู้ทำการแทนหัวหน้าสินค้าและศิลา
1935/10	31	運輸事業部営業課長（Phu-chatkan Phanitkan）	ผู้จัดการพาณิชย์การ
1938/6	34	鉄道局運輸事業部運輸課長	หัวหน้ากองเดินรถไฟ
1941/5/1	37	商務省商業機構促進局長に就任	หัวหน้ากรมส่งเสริมการค้า
		（Hua-na Krom Songsoem Ongkan-kha）	กระทรวงพาณิชย์
		主として県商會社の設立、監督に従事	มีหน้าที่ควบคุมบริษัทจังหวัดพาณิชย์
1943/5/31	39	運輸省鉄道局副局長。3年間	รองอธิบดีกรมรถไฟหลวง
1945/8/19	42	プラムーンと結婚。3女に恵まれる	
1946/5/28	42	商務省国内商業局長に就任	อธิบดีกรมการค้าภายใน
		（Athibodi-krom Kan-kha Painai）	กระทรวงพาณิชย์
1947/9/1	43	運輸省鉄道局長に任命	อธิบดีกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม
1950		物資確保のため日本使節団に加わる	

表Ⅶ-17 カセーム・シーパヤックの経歴			
名前：Kasem Sripayak			
生没年月日：1903年12月30日－1965年7月5日			เกษม ศรีพิชัยค์
経歴：鉄道奨学生、鉄道局運輸事業部運輸課長、鉄道局長、中央銀行総裁、経済大臣			
年月日	年齢	職歴、地位・位階、階級	
1951/7/1	47	タイ国鉄理事会理事に任命される	กรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
		タイ国鉄理事会は非官吏を要請。官吏を退職	
1954/5	50	タイ国鉄理事会理事を退任。約3年間	
1954/5/6	50	経済省次官に任命（Palat Krasuwang）	ปลัดกระทรวงเศรษฐกิจ
1954/11		商業会議（Sapha Kan-kha）設立委員会委員	กรรมการจัดตั้งสภาการค้า
1955/03	51	欧米視察旅行に出発。特許制度と株式市場視察	
1955/7/25	51	中央銀行総裁に就任	ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย
1958/7/24	54	中央銀行総裁を退任	
1958/10/20		サリット元帥が革命を実施	
1959/2/3	55	憲法起草委員会委員に任命。	สมาชิกสภาร่างรัฐธรรมนูญ
1959/5/1	55	経済大臣に任命	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ
		以後6年間、サリット政権とタノーム政権下で	
		経済大臣を務める。	
1965/7/5	61	同上職のまま、ガンのため死去	
(出所) (1) カセーム・シーパヤックの「葬式本」（バンコク、1965年11月24日）[文献3010]			
(2) 鉄道局「年次事業報告書」各年次版などより、筆者作成。			

表Ⅶ-18 チョート・クナガセムの経歴			
名前: Chote Khunnakasem		โชติ คุณะเกษม	
生年月日: 1903年8月2日-1967年11月20日			
経歴: 鉄道奨学生、鉄道局経理部、運輸事業部旅客課長、タイ軍人銀行社長、タイ中央銀行総裁			
年月日		地位、位階・階級、給与	ตำแหน่ง, เงินเดือน
1903/8/2		バンコク、バーンラックで、ルワン・ラックス チョーティヤーンの息子として生まれる。	หลวงรักษโชติยาน
1921/4/1	17	鉄道局本部事業部に入る。初任給は60バーツ。	สามประจำกองอาณานิคมกรมรถไฟ
1921/11/30	18	Rong Ammat Tri	รองอำมาตย์ตรี
1922/4/1	18	66バーツに昇給	
1922/6		鉄道奨学生第5期生(運輸専攻)の試験に合格	
1922/10	19	イギリスへ留学、ブライトン技術学校入学	
1924/10	21	バーミンガム大学商学部に入学	
1928/6	24	バーミンガム大学で商学士の学位取得	
1928/9/19	25	鉄道局に復帰。経理部に第2級経理官として配属 月給は200バーツ。	สมุหนุชชีชั้น๒ประจำกองบัญชี กรมรถไฟ
1929/11/8	26	Rong Ammat Ek	
1930/4/1	26	運輸第2課長に任命。昇給220バーツ	หัวหน้าแผนกที่๒กองเดินรถ
1930/12/28	27	ブラ・ソーボンアクソンキットの末娘ラビアップ と結婚。 *ブラ・ソーボンは仏留学、ブリーディーの友人 人民党のメンバーで1930年代後半活躍	พระโสภณอักษรกิจ (เล็ก สมิตะสิริ) ระเบียบ สมิตะสิริ
1932/4/1	28	運輸検査官。昇給230バーツ	สารวัตรเดินรถ
1932/11/28	29	運輸事業部ホテル食堂車課次長  ラーチャターニーとパヤータイホテルの2つ	รองหัวหน้าแผนกบ้านพักโรงแรมและ รถเสบียง โรงแรมราชธานี, โรงแรมพญาไทย
1934/4	30	マッサン鉄道工場労働者が大ストライキ *労働者の要求のなかにチョートほかの運輸事業 関係の幹部の罷免が含まれていた。理由は運輸 事業部の特権的な待遇への不満。	
1935/4/1	31	昇給240バーツ	
1936/3/12	32	運輸事業部旅客課長に昇進	หัวหน้าแผนกโดยสาร
1936/4/1		昇給260バーツ	
1937/3/1	33	自分の事業を行なうために自己都合で退職 *恐らく人民党軍グループや陸軍の鉄道介入 に対する不満。チョートは人民党文官グループ	
1937/3/3		サイアムコマーシャル銀行に入行。 ブラヤー・チャイヤヨットソムバットの勧誘	ธนาคารสยามกัมมาจลทุนจำกัด พระยาไชยยศสมบัติ
1937/8		ラムパーン支店長として北タイに赴任	
1938/7		同行の本店経理部に戻る	
1942/3/5	38	同行の本店経理副部長に昇進	
1944/9/1	41	同行の本店経理部長に昇進	สมุหนุชชีสำนักงานใหญ่

表Ⅶ-18 チョート・クナガセムの経歴			
名前：Chote Khunnakasem			โชติ คุณะเกษม
生年月日：1903年8月2日－1967年11月20日			
経歴：鉄道奨学生、鉄道局経理部、運輸事業部旅客課長、タイ軍人銀行社長、タイ中央銀行総裁			
年月日		地位、位階・階級、給与	ตำแหน่ง, เงินเดือน
1948/3/1	44	自己都合でサイアム商業銀行を退職	
? ? --		招かれてブルーパー社の社長に就任	บริษัทบูรพาสาทรกิจจำกัด
		* サリット陸軍司令官のスズ投資会社	
1952/2/26	48	総選挙でバンコク出身の国会議員に当選	
-1957/2/25			
		政治家を引退したあと、金融会社の会長に就任	บริษัท คอมเมอร์เชียลเครดิตคอร์ปอเรชั่น
1957		タイ軍人銀行を友人たちと創設。初代社長に就任	กรรมการผู้จัดการธนาคารทหารไทย
1958/7/24	54	タイ中央銀行総裁に就任	ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย
-1959/6/10		(1959年6月10日まで)	
1959/2/10	55	サリット政権のもとで大蔵大臣に任命される	
		(同年4月20日まで)	
1967/11/20	64	64歳3カ月で死去	
(出所) チョートの『葬式本』(バンコク、1968年2月28日) [文献3020] より筆者作成。			

表Ⅶ-19    セーン・チュラチャーリット陸軍大佐の経歴			
名前：Saeng Chulacharit, Phan Ek		พันเอก แสง จุลจาริตต์	
生年月日：1909年2月24日-??			
経歴：陸軍工兵局通信部隊、鉄道局運輸部長、運輸事業局長代行、タイ国鉄副総裁運輸担当、タイ国鉄総裁			
西暦	年齢	地位・位階・階級	ตำแหน่ง, ยศ
1909/2/24	1	バンコク、バーンラックに生まれる	
		父は、Lui Choi Chulacharit	หลุยจ้อย จุลจาริตต์
1927	18	アッサンプション学校高等6年を卒業	โรงเรียนอัสสัมชัญ
1929	20	陸軍士官学校卒業    Nak-rian Nak-dap	นักเรียนนายดาบจากโรงเรียนนายร้อยทหารบก
			ทหารบก
1930/8/16	21	陸軍工兵局第一通信部隊に配属	นายดาบ กองพันทหารสื่อสารที่ ๑ กรมทหารช่างที่ ๑ รักษาพระองค์
1934/8/27	25	アムヌアイ・ナラノーンと結婚	อำนวยการ ระนอง
1934/4/1	25	陸軍少尉    Roi Tri	
1935/4/1	26	陸軍中尉    Roi Tho    陸軍通信部隊付き	
1938/4/1	29	陸軍大尉    Roi Ek.    陸軍通信部隊付き	
1938/4/1	29	鉄道局に入局。運輸事業部旅客課に配属	แผนกโดยสาร กองเดินรถ กรมรถไฟ
1938/6/3		運輸事業部貨物課長に昇進	หัวหน้าแผนกสินค้า กองเดินรถ
1939/1/25	29	貨物土地部貨物紛失課長に就任	หัวหน้าแผนกเสาะแสวงหาสินค้าและ
1938		英領マラヤ、ビルマ、蘭印、仏印の鉄道視察	
1942/10/16	33	運輸事業部総務課長に就任	หัวหน้าแผนกประจำกองเดินรถ
1943		陸軍鉄道部隊本部将校を兼任。1年後、退役	ประจำกองบัญชาการรถไฟทหาร
1943/2/15	34	陸軍少佐    Phan Tri.    国軍最高司令部付き	
1944/1/22	34	運輸省輸送局に出向。陸運課長に就任	หัวหน้ากองขนส่งทางบก กรมการขนส่ง
1944/10/1	35	運輸省輸送局長を兼任	อธิบดีกรมการขนส่ง อีกตำแหน่งหนึ่ง
1946/1/16	36	鉄道局へ復帰。運輸事業局石材部長に就任	หัวหน้ากองศิลา ฝ่ายการเดินรถ
1947/4/30	38	運輸事業局第4管区運輸部長に就任	หัวหน้ากองจัดการเดินรถเขต ๔
1948/12/8	39	運輸事業局貨物土地部長に就任	หัวหน้ากองสินค้าและที่ดิน
1950/11/30	41	運輸事業局運輸部長に昇進	หัวหน้ากองเดินรถ
1951/6/6	42	鉄道局運輸事業局長代行	รักษาการแทนผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ
1951/7/1	42	タイ国鉄に入社。運輸局長代行に任命	เข้าทำงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย
1951/9/6	42	タイ国鉄運輸局長に就任	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ
1961/8/1	52	タイ国鉄副総裁（運輸担当）に昇進	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
1965/1/1	55	タイ国鉄総裁（1971年2月14日まで）	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
1965		日本、台湾の鉄道視察	
1967/3/17	58	陸軍大佐    Phan Ek.	พันเอก
		陸軍工兵局第一師団付き特別将校	
1968	59	経済開発庁理事会委員に任命	กรรมการสภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ
1969/2/25	60	上院議員に任命	
(出所) タイ国鉄編「タイ国鉄72年史」（タイ文、1969年）[文献3003]、19-22ページ。			

表Ⅶ-20 レーン・シーソムウォンの経歴			
名前: Leng Srisomwong			เล้ง ศรีสมวงศ์
生年月日: 1900年9月5日-1981年3月6日			
経歴: 鉄道奨学生、運輸事業部営業課長、タイ商業銀行支配人、大蔵大臣、中央銀行総裁			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1900/9/5		チャチュンサオ県の平民ソーンの息子に生まれる	นายสอน
1917	16	スワヌグラブ校第8年生を卒業	
1918/5/22	17	テープシリソンの教員(1921年8月まで)	
1919		教員高等資格を取得	
1921/6	20	鉄道奨学生選抜試験に合格	
1921/8/18		イギリスに留学のため出発	
1926	25	リバプール大学で商学士を取得	
1926/10/15	26	鉄道局に入局。運輸事業部総務部に配属	กองอำนวยการเดินรถกรมรถไฟ
1927/8/15	26	南部線チュムボン地区の運輸検査官	สารวัตรตรวจการเดินรถ
1927/11/8	27	Rong Ammat Ek	รองอำมาตย์เอก
1932/8/31	31	鉄道会議事に任命	กรรมการสภารถไฟ
1932/10/15	32	運輸事業部営業課長に昇進	ผู้จัดการพาณิชย์ ฝ่ายการเดินรถ
1934/8/1	33	商業局秘書長に就任	เลขาธิการกรมพาณิชย์
1937/2/4	36	シンガポール商業担当官に任命	ข้าหลวงพาณิชย์สิงคโปร์
1939/1/1	38	大蔵省主計局〇〇課長に任命	หัวหน้ากองประมวลบัญชี กรมบัญชีกลาง
1940/3/25	39	タイ中央銀行本部事業部次長	รองผู้อำนวยการสำนักงานธนาคารชาติ
1941/6/1	40	大蔵省主計局課長に任命	ผู้ช่วยอธิบดีกรมบัญชีกลาง
1942/2/1	40	大蔵省を退職	
1942/2/1		タイ商業銀行支配人に就任	ผู้จัดการธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด
		(1944年8月1日まで)	
1944/8/2	43	大蔵大臣補に就任(1945年1月10日まで)	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง
1945/1/10	44	大蔵大臣に就任(同年8月1日まで)	
1946/2/13	45	メークロン鉄道理事	กรรมการรถไฟแม่กลอง
1947/11/25	47	中央銀行総裁に就任(1948年2月2日まで)	ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย
1948/11/13	48	国家経済会議委員に任命(1952年5月まで)	กรรมการสภาเศรษฐกิจแห่งชาติ
1948/12/3	48	中央銀行総裁に再任(1949年8月3日)	
1951/7/1	50	タイ国鉄理事会理事長に就任	ประธานกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
1956/11/14	56	運輸省タイ通運公団理事長に就任	ประธานองค์การร.ส.พ.
1959/2/24	58	国家経済開発庁運営委員会理事に任命	กรรมการบริหารสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ
		(1969年2月まで)	แห่งชาติ
1959/4/13	58	産業投資委員会理事に任命	กรรมการส่งเสริมเงินลงทุนเพื่อการ
		(1958年1月まで)	อุตสาหกรรม
1963/11/8	63	ブラチャット財団理事に就任	กรรมการมูลนิธิ
1981/3/6	80	80歳で死去	
(出所) レーンの葬式本(文献3049)より作成。			

表Ⅶ-21 チャオ・ガーウィラウォン ナチエンマイの経歴			
名前：Chao Kawilawong Na Chiang Mai			เจ้ากาวิละวงศ์ ณ เชียงใหม่
生年月日：1897年5月28日－1967年5月30日			
経歴：鉄道奨学生推薦組、ラーマ6世王橋建設技師補佐、保線技師、道路局保全技師			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ขศบรรดาศักดิ์
1897/5/28		チエンマイ国王チャオ・ラーチャウォンの息子として生まれる。王族出身	เจ้าราชวงศ์ (ชมชื่น ณ เชียงใหม่)
	3	母チャオジン・ガンナニガーが死去。姉と共にバンコクに上京。伯母のダーラーラッサミー妃（ラーマ5世王妃）のもとに寄寓、勉強する	เจ้าหญิงกรมณิกา พระราชชายาเจ้าดารารัศมี
1905	8	フランスに留学。チャルソック・ゲルガー・ゴソと一緒に	พระองค์เจ้าจรูญศักดิ์กฤดากร
1907	10	イギリスに留学先変更 Timsbury School	
1908-1910	11	公立学校 Warren Hill School, Eastbourne	
1911-1913	14	Shorbourne School, Dorset	
1914-1917	17	フランスへ／Lycee de Versailles (1915-)	
1918	21	リヨン大学に入学 Ecole Centrale Lyonnaise	
1922	25	フランスのリヨン大学より工学士を取得。 (Diploma Ingenieur E.C.L.)	
1922/10	25	フランスの鉄道会社 Mercier et Borie	
--1923/5		ニース線の鉄道建設に参加し、実地訓練を受ける	
1923/8-9	26	P.L.M. Company のパリ＝モトール路線で鉄道研修	
1923/10/6	26	鉄道局に入局	นายช่างผู้ช่วยกรรมรถไฟหลวง
		ラーマ6世王橋の建設担当技師補佐に任命	นายช่างผู้ช่วยควบคุมการก่อสร้างสะพาน
		月給は340バーツ	พระราม ๖
1927/1/1		ラーマ5世王橋建設終了。技術局へ配属	
1927/2/10	29	保線部のバンコク地区保線技師に任命	นายช่างบำรุงทางกรุงเทพฯ
		昇給 月給は360バーツ	
1927/4	29	管区保線担当技師に昇進。月給は400バーツ	นายช่างภาค
1927/4/8	29	同時に、コーンゲン＝ノーンカーイ＝ノコンパノム線の 東北部線延長工事測量技師に任命。測量中、 飛行機が墜落、危うく一命をとりとめる	
1928/11/8	31	Ammat Tri	อำมาตย์ตรี
1929/4		昇給 月給440バーツ	
1929/5		ヨーロッパへ鉄道研修のため出張（12月まで）	
1929/12/2	32	研修旅行帰国後、技術局へ配属	
1930/4/11		サイゴンに出張。測量用飛行機の貸借協定	
1931		東北部線の測量に従事	
1932/4	34	プラーチンブリー地区保線技師	นายช่างบำรุงทางปราจีนบุรี
1933/4	35	企画部付き管区保線担当技師に任命	นายช่างภาคกองแบบแผน

表Ⅶ-21 チャオ・ガーウィラウォン ナチエンマイの経歴			
名前：Chao Kawilawong Na Chiang Mai			เจ้ากาวิละวงศ์ ณ เชียงใหม่
生年月日：1897年5月28日ー1967年5月30日			
経歴：鉄道奨学生推薦組、ラーマ6世王橋建設技師補佐、保線技師、道路局保全技師			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง, ยศบรรดาศักดิ์
1933/6	36	宮内省ワンノーク局付き特別技師として移籍	นายช่างพิเศษกรมวังนอกกระทรวงวัง
1935/8	38	内務省都市土木局に移籍	กรมโยธาเทศบาล
1937/4	39	昇給 月給は500バーツ	
1939/4	41	昇給 月給は550バーツ	
1941	43	昇給 月給は600バーツ	
1942	44	都市土木局คอนกรีต-ช่าง-地区保線担当責任者に任命	นายช่างกำกับเขตนครราชสีมา
1943	45	道路局保線担当技師責任者	นายช่างประจำกรมกรมทางหลวง
1948	50	道路局付き技師 月給は650バーツ	นายช่างประจำกรมกรมทางหลวง
1955-1957	57	エカフェ協会に出向。60歳定年で退職	
1967/5/30	69	69歳で死去	
(出所) チャオ・ガーウィラウォンの葬式本(文献3017)より作成。			



表Ⅶ-2 2   アート・グンチョン   ナアユタヤーの経歴			
名前：   Art Kunchon Na Ayuthaya		อาชว์ คุนชร ณ ออยุธยา	
生年月日：1 9 0 9年9月5日ー   不明			
経歴：マッガサン鉄道工場長、機械担当技師長、タイ国鉄運輸担当副総裁、タイ国鉄理事長			
年月日	年齢	地位・位階・階級	ตำแหน่ง
1909/9/5	1	父は国王御座船局長 (Chaokrom Ruayon Luang)	เจ้ากรมเรือยนต์หลวง
		アサンブション学校で2年間学ぶ	
1924		鉄道奨学生第7期生（最後）に選ばれる	
1925	16	フランス留学。Ecole Municipale de Cognac で数学、工学、語学を勉強	
		◆同じ学校の先輩に、パトム・カッチャセニー パトムは1 9 2 8年に帰国。	นายปรุณ คชเสนี
1925	16	リヨン大学に進学。当時土木、機械、電気工学 3年間勉強する。Ecole Centrale Lyonnaise de l'Universite de Lyon	
1928	19	PLM Company（パリ＝リヨン＝メデテレーヌ 路線鉄道会社）で8カ月間実習を受ける Udom Sanitwong が同じく実習生でいた 同じく、リヨンの近くの機関車修理工場で実習	ม.ล. อุดม สนิทวงศ์
1931/5/1	21	鉄道局に入局。機械技師補佐に任命 当時、機械技師長はデンマーク人Zacharineで マッガサン工場長を兼任する（月給8 0 0バーツ） ◆マッガサン副工場長 Luang Rotratwihan ◆鉄道機関車課長 Suwaphanphityakon 初任給は月250バーツ。工学系を優遇 当時、商学・会計の留学生は月2 0 0バーツ 金が余るので毎月土地や分譲長屋を購入していた	นายช่างกลผู้ช่วย นายช่างกลเอก ผู้อำนวยการโรงงานมักกะสัน หลวงรถรัฐวิจารณ์, ผู้ช่วยผู้อำนวยการ หลวงสุพันธ์พิทยาการ, ผู้อำนวยการรถจักร
1943/6/2	33	マッガサン鉄道工場長就任（1 9 5 2年1月） (Nai-chang Kamkap Kan Rongngan)	นายช่างกำกับการโรงงาน
1951/7/1	41	2494年7月1日より次の呼称に変更。 Wisawakon Amunuai-kan Kong Rongngan	วิศวกรใหญ่ผู้อำนวยการกองโรงงาน
1961	51	タイ国鉄機械技師長に就任。月給8 6 0 0バーツ (Wisawakon Yai Phai Chang-kon)	วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างกล
1965	55	タイ国鉄運輸担当副総裁。1万2 0 0 0バーツ	รองผู้ว่าทางด้านกิจการเดินรถไฟ
1971	61	タイ国鉄を退職。国鉄理事会理事に任命	กรรมการรถไฟ
1973	63	タイ国鉄理事会理事長に任命	ประธานกรรมการรถไฟ
1974	64	同理事長を退任	
1983	73	ブラチャット財団の理事に就任	กรรมการมูลนิธิ

（出所）タイ国鉄編「ブーラチャットラムルック」1 9 8 3年（文献3005）、1 2 3－1 2 8ページ。

(出所) タイ国鉄編「プーラチャットラムルック」1983年(文献3005)、123-128ページ。

表VII-23 日本人技師H・フルサワの経歴			
名前：H Furusawa			
生年月日：1890年1月3日ー1974年12月27日			
経歴：電気据え付け工事技師、マッグサン鉄道工場電気工場フォアマン			
年月日		地位、位階・階級、欽賜名	ตำแหน่ง
1890/1/3		茨城県水戸の養蚕事業の家に生まれる	
		父は元水戸藩で士族、キンジ、母はアコ	
? / ?		東京の神田電気専門学校で学ぶ	วิทยาลัยการไฟฟ้าคันตะ
		* 養蚕業に嫌気をさしてタイに向かうことを決意	
1911	21	ボエルネオ社の船でバンコクに到着	
? / ?		* 知日家チャオプラヤー・スラサックモントリー	เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี
		が設立した製材会社「シマハラ-チ-社」の製材工場	บริษัทศรัทธาราชจำกัด
		の電気据え付け工事を担当する	โรงเลื่อยศรัทธาราช
? / ?		東タイのチョンブリー県のチャックガパーカー族	จักกะพาก
		と親交。無声映画館、製氷工場の建設を手伝う	โรงฉายภาพยนตร์หนังเจียบ
1921	31	ブラチャット鉄道局総裁がチャオプラヤー・スラ	
		サックモントリーに懇請してフルサワをスカウト	
		鉄道局機械事業部機械課に配属。	กองช่างกลกรมรถไฟ
		マッグサン鉄道工場電気工場に勤務	โรงไฟฟ้าที่โรงงานมักกะสัน
1923	33	同電気工場のフォアマンに昇進。以後、第二次	หัวหน้าช่าง
		大戦末までマッグサン鉄道工場で働く	สารวัตรโรงงาน
1923-1926	33	* ラーマ6世王橋の架橋工事に電気担当技師	
		として参加	
1925	35	国王よりバンフマー-ポンソクタイの勲章を授勲	
1928		日本の湯浅社の輸入販売代理として、乗用車、	
		自動二輪車のバッテリー輸入業を開始。同時に	
		車・農業機械の部品輸入販売、修理業を開始する	
1929	39	プッタ鉄橋の架橋工事に電気技師として参加	สะพานพระพุทธยอดฟ้า
		クリスチアン・ニールセン社を手助けする	
1936	46	日本の蒸気機関車ミカド型の導入に尽力する	
? / ?		* 国防省の織布工場の発電機（ウェスチング社製	
		据え付け工事を手伝う	
1952	61	日本の富士カー（？）社のフワラ-川鉄橋架橋	บริษัทฟูยี้คาร์จำกัด
		工事（計3つ）の建設指導を行なう	
1954/10/25	64	タイ最初のレコード製作工場を手掛ける。完工式	บริษัทแผ่นเสียงศรีกรุงจำกัด
		にはピブーン首相が出席する	
? / ?		* プラ・ピニットフォンガ-元警察局長官補佐の事業、	พระพิณจันทดี
		プラスチック製靴製造工場の建設を手伝う	
		◆ 息子アムポンは、タイ国際航空社の技術責任者	อำพร ฟูรูชาว
(出所) フルサワの葬式本（文献3074）より作成。			

表Ⅶ-1 タイにおける産業別労働者の推計（1898-1937年）

（単位：人）

人 口 (1000人)	中部タイ 精米労働者	北タイ・チーク材 伐採運搬労働者	南タイ・スズ産業 浚渫船労働者	鉄道局 職員労働者
(1900年) 7,320	(1898年) 7,400	(1898年) 4,000	(1898年) 該当数字なし	(1898年) 2,000
(1910年) 8,305	(1910年) 11,800	(1910年) 4,340	(1910年) 該当数字なし	(1911年) 10,444
(1913年) 8,689	(1913年) 8,600	(1913年) 4,460	(1913年) 810	(1913年) 10,321
(1922年) 10,202	(1919年) 12,400	(1919年) 不明	(1919年) 2,700	(1919年) 10,729
(1929年) 12,058	(1930年) 14,200	(1930年) 不明	(1930年) 5,130	(1930年) 16,481
(1937年) 14,721	(1937年) 16,400	(1937年) 不明	(1937年) 4,860	(1935年) 14,405

- （注）（１）人口は、1900年、1910年は推計。その他はセンサスにもとづく数字。  
（２）精米所は、精米所1カ所につき平均200名という1910年代の報告書にもとづく推計。ただし、1930年、1937年は稼働していない精米所が多いため、実際の数字は1万人前後と推定される。  
（３）チーク産業の伐採、搬送労働者数はイギリスのチェンマイ領事の年次報告書にもとづく。  
（４）南タイのスズ産業は、浚渫船を使用する鉱山のみの推計。浚渫船1機につき2交替で135名の雇用という報告書にもとづく推計。  
（５）鉄道局の職員、労働者数は、同局の年次事業報告書による。  
（出所）精米所、チーク産業、スズ産業は、Sompop Manarungsan, *Economic Development of Thailand, 1850-1950: Response to the Challenge of the World Economy*, Bangkok, pp. 133, 151-52, 167.

表Ⅷ-2 公務員の人数と平均年収の推移 (1918-1934年)

年次	常雇い 職員数 (人)	年間 給与総額 (1000バーツ)	一人当たり 年平均収入 (バーツ)	臨時雇い 職員数 (人)	年間 給与総額 (1000バーツ)	一人当たり 年平均収入 (バーツ)
1918	39,549	29,250	740	40,439	2,682	66
1920	40,666	30,419	748	42,658	2,873	67
1922	43,194	32,590	755	44,310	3,138	71
1924	43,999	33,276	756	42,310	3,042	72
1926	41,924	30,819	735	38,315	3,544	92
1928	46,419	33,013	711	30,803	2,761	90
1930	44,140	34,390	779	34,174	2,700	79
1932	41,752	31,182	747	30,599	2,153	70
1934	46,227	33,792	731	32,182	2,037	63

(注) 年次は仏暦のため、当年の4月から翌年の3月までを指す。

(出所) Central Service of Statistics, Statistical Year Book of the Kingdom of Siam, B.E. 2476-78 (1933-35), Vol.18, Bangkok: Department of Secretary General of the Council, p.526.

表Ⅶ-3 バンコクにおける職種別賃金水準の推移（1914－1936年）

（単位：バーツ）

日給／月給	1914	1926	1928	1930	1932	1934	1936
職 種 ／ 日 給							
苦 力	0.75	1.00	1.00	1.00	0.80	0.80	0.80
水 夫	1.00	1.25	1.38	1.25	1.00	1.00	1.00
大 工	1.50	2.00	2.00	2.00	1.45	1.45	1.45
ボ イ ラ ー 工	2.10	2.35	2.35	2.35			
鍛 冶 屋	2.10	3.25	3.00	3.00	2.50	2.37	2.45
旋 盤 工	.....	.....	.....	3.00	2.45	2.37	2.35
機 関 修 理 工	.....	.....	.....	2.90	2.20	2.09	2.15
職 種 ／ 月 給							
苦 力 頭	.....	.....	.....	90.00	36.00	70.00	71.00
船 機 関 手	40.00	45.00	45.00	45.00	40.50	40.50	40.50
守 衛	22.00	25.00	28.00	28.00	24.00	24.00	25.45
車 運 転 手	.....		38.00	40.00	36.00	36.00	36.00
事 務 職 員	.....	.....	.....	95.00	70.00	62.00	64.87

（出所）Central Service of Statistics, Statistical Year Book of the Kingdom of Siam,  
B.E. 2478 (1935-36) and 2479 (1936-37), Vol. 19, Bangkok : Department of Secretary  
General of the Council, p.516 より作成

## 第Ⅳ部

### 戦前期タイ鉄道局の外国人技師一覧

## 凡 例

\*第1段の「FR001」などは、本書の「戦前期タイ鉄道局の外国人技師一覧」のための、仮の通し番号である。

\*本人の経歴については、タイ鉄道局『年次事業報告書』各年版、『週刊バンコクタイムズ紙』から得たデータを、そのまま英語で記載した。邦訳を避けたのは、一部「職制・職種」について確認できないものがあったためである。

\*本書の原稿を提稿したあとで、Bangkok Times Ltd. (ed.), *The Directory for Bangkok and Siam* 各年版に記載されている各省庁別の「タイ政府お雇い外国人」の年次別一覧（1892－1923年）を、京都大学東南アジア研究センター大学院生である宮田敏之氏のご好意で入手した。宮田氏が収集・整理した資料は「第一次資料」ではなく、横浜開港資料館が所蔵する香港デイリープレス社発行の「年次別・地域別ダイレクトリー（The Hongkong Daily Press Office (ed.), *Directory & Chronicle for China, Japan, Corea, Indo-China, Straits Settlements, Malay States, Siam, Netherlands India, Borneo, The Philippines, & c.*）」（アジア諸地域で発行されている既存の年次別地域・企業ダイレクトリーの集大成）であり、先の「バンコク・タイムズ紙」社ほか編集の情報も「Bangkok」や「Siam」の欄に転載されている。なお、オリジナルなダイレクトリーは、もともとタイ国立図書館が「開架図書」として公開していたが、現在では所在不明になってしまった。したがって、横浜開港資料館が所蔵する複製資料は今日では極めて貴重である。この資料を利用すると、1892年以降ほぼ30年間の、タイ鉄道局におけるヨーロッパ人技師・幹部職員の職種と人名が悉皆的に解明できる。今回は残念ながらそのデータを生かすことができなかったが、近い将来整理し、より詳細なデータを作成したい。また、貴重な資料を快く提供していただいた宮田氏のご好意に対しても、この場をお借りしてお礼を述べたい。

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR001 鉄道外国人、工区担当エンジニア、道路担当技師

**Allan, H.A.R.**

- \* 1920/8/24 --1920/09/09 temporarily left for Europe
- \* 1920/9/9 return to Southern Highway Division as Section Engineer
- \* 1921/6/1 from Highway Engineer, Dept. of Ways to Eastern Line Construction
- \* 1923/3/8 resigned as Section Engineer (RSRS 1922, p.5)

FR002 土木省外国人、技師長

Italian

**Allegri, C.**

- \* 1892 Assistant Engineer (Directory for Bangkok and Siam 1892, p.334)
- \* ?--1897-- **Chief Engineer** of Public Works Department

FR003 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Altmann, E.**

- \* ?---1909/04 Section Engineer for the Northern line (BTWM 1909/04/17)
- \* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)
- \* 1911/12 Section Engineer for the Northern Line.
- \* 1913 Section Engineer for Lampang, the Northern Line (BTWM 1913/07/24)
- \* 1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)

FR004 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Ammon, C.**

- \* ? --1901-- Assistant Section Engineer for Khorat (km 180-263) (Directory for Bangkok and Siam 1901, p.156)
- \* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)
- \* 1917/07/22 ordered to leave RRD, the Department of Ways (RSRS 1917, p.1)

FR005 鉄道外国人、ホテル部長

Danish

**Andersen, G.**

- \* 1923/3/28 appointed to **Chief of Hotel**

FR006 鉄道外国人、貨物担当運輸長

Indian

**Bamanij, G. Mr.**

- \* 1919/4/1 District Traffic Superintendent in charge of Goods Control Office

FR007 鉄道外国人

German

**Behrle, L.P.N. (e\*)**

- \* 1919/6/15 retired from Technical Office



タイ鉄道局外国人技師一覧

FR008 鉄道外国人、技術局長

German

**Belhomme, R.**

Civil Engineer

\* ?--1901-- **Chief of Technical Office**; Section Engineer for Bangkok Terminus  
(Directory for Bangkok and Siam 1901, p.156)

\* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

\* 1917/07/22 ordered to leave RRD, the Department of Ways (RSRS 1917, p.1)

FR009 鉄道外国人、鉄道局長

German

**Bethge, Karl (1)**

1847/02/14--1900/04/11

Born in Berlin. 1865-1871 studied mechanical and civil engineering

After then engaged in the construction of obstern Sudbahn.

1873 moved to Gotthardbahn 1877-79 Reinbahn

1879 acquired the status of Baufuhrerprufung; 1881 Baumeisterprufung

Entered into the Ministeriums der offentichen Arbeiten

1885 went to China and Japan as technical adviser

1889 employed as Siamese government staff of the Ministry of Public Works

1890 appointed as the first **Director General of the Royal Railways Department.**

FR010 鉄道外国人

German

**Beyer, K. Dr.**

\* 1908/08/08 engagend in the Royal Railways Department ( from Minister of Public Works  
to King Rama V, 1909/04/05)

\* 1909/04/05 as Assistant Engineer in the Northern Line

\* 1909/04 transferred to the Southern Line as Assistant Engineer (文献3029、73)

\* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR011 鉄道外国人、技術局長

German

**Bock, E.**

\* ?--1895 Assistant Section Engineer for Bangkok (km 0-16) (Directory for Bangkok and  
Siam 1895, p.125)

\* 1897 Acting Chief of Technical Office (Directory for Bangkok and Siam 1895, p.119)

FR012 鉄道外国人

German

**Boromitstrza, V.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR013 鉄道外国人、鉱山課付きエンジニア

??

**Boyer, G.**

- \* 1919 appointed to Mining Engineer
- \* 1919/12/10 left Europe on his private purpose
- \* 1920/4/13 retired from Mining Service as Mining Engineer

FR014 鉄道外国人

German

**Braunger**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR015 鉄道外国人

Italian

**Cambiaso, S.**

- \* 1922/3/6 Section Engineer left for Europe

FR016 鉄道外国人、北部線建設担当技師長、技術局長

Italian

**Canova, G.**

- \* 1899/10/28 joining Technical Branch of the Royal Railway Department as Assistant Engineer
- \* 1901--? Section Engineer for Bangkok Noi (km 1.1-18.9) (Directory for Bangkok and Siam 1901, p.157)
- \* 1909/08 transferred to **Division Engineer for Songkhla**, the Southern Line (BTWM 1909/08/24)
- \* 1917/07/22 promoted from Department of Ways to **Chief Construction Engineer of the Northern Line** (RSRS 1917, p.2)
- \* 1921/4/1 promoted to **Chief of Technical Services**
- \* 1922/3/1 left for Europe for rest
- \* 1923/12/21 became Board member of Railway Commissioners
- \* 1923/12/11 retired (RSRS 1924, p.5)

FR017 鉄道外国人、鉱山課

Italian

**Catella, G.**

- \* 1920/05/01 from Northern Line to Civil Engineer in charge of the Mining Branch
- \* 1923/03/13 Civil Engineer of Mining Branch, left for Europe for rest
- \* 1924/03/09 Civil Engineer of Mining, left for Europe

FR018 鉄道外国人、東部線地区担当エンジニア

Italian

**Catella, V.**

- \* 1919/5/8 from Northern Line Maintenance to Head of the Survey Party of the Eastern Line Extension (Petriew to Aranyaprathet) (RSRS 1919, p.2)
- \* 1921/6/1 promoted from Section Engineer to Division Engineer (RSRS 1921, p.4)
- \* 1923/3/13-12/15 left for Europe for rest.
- \* 1923/12/15 **Division Engineer of Eastern Line** Extension Construction.
- \* 1926/03/20 retired due to illness: Phra Anuyatyantrakan replaced his Section Engineer

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR019 鉄道外国人、道路局技師

British

**Chrystal, J.**

\* 1923/12/17 Highway Engineer from Southern Highway to Maintenance District of Chumpol

FR020 鉄道外国人、工区担当エンジニア

British/ Scottish

**Crum, Arthur J. 1**

# Educated at Kelvinside Academy and Glasgow, and the West of Scotland Technical College/ Apprenticed to Messrs Crouch & Hogg as civil engineers 1898-1903  
 # 1903-1904 Chief Engineer's office of the Caledonian railway  
 # 1904-1906 Charing Cross, Euston and Hamptstead underground construction  
 # 1906-1908 lower Egypt on the Wardan Estate irrigation scheme  
 # 1908-1910 work on the famous trans-Andine tunnel in South America  
 \* 1910 arrived at Siam  
 \* construction work as **Section Engineer for Songkhla**, and afterwards Petchburi line, Kao Tawng, Khun Tan Tunnel, Prachinburi, and Bangkok  
 \* 1920- Maintenance Engineer,  
 (\* RRD annual reports; # BTWM February 11, 1930)

FR020 鉄道外国人、技術局付き技師長、保線担当技師長、技術顧問

British/Scottish

**Crum, Arthur J. 2**

\* 1920/05/01 Maintenance Engineer in Maintenance Service to Northern Line Construction  
 \* 1921/04/01 from Section Engineer to Division Engineer  
 \* 1922/02/27 as **Chief of Technical Services**, left for Europe  
 \* 1922/11/24 Division Engineer taking charge of Eastern Line Construction  
 \* 1923/12/22 from Division Engineer of Eastern Line Construction to Technical Office  
 \* 1926/04/01 promoted to Superintending Engineer  
 \* 1926/12/30 **Chief Engineer in charge of Technical Office** (RSRS 1926, p.6)  
 \* 1927/02/16 **Chief Engineer for Ways and Works** (---1932/12/10)  
 \* 1930/03/14-11/28 left for Europe: Robins, A.O. acting Chief Engineer  
 \* 1932/12/10 **Consulting Engineer**  
 \* 1934/10/20 leaving Bangkok, **the last European engineer for the Siamese Railways Department** (# *The Bangkok Times Weekly Mail*, Feb. 11, 1930, p.22)

FR021 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Doering, K.**

\* 1906/06/04 engaged in the Royal Railways Department ( Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)  
 \* 1909/04/05 as Section Engineer in the Northern Line  
 \* 1909/04 no transfer to the Southern Line

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR022 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Doering, V.**

- \* 1903/11/10 engaged in the Royal Railways Department ( Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)
- \* 1909/04/05 as Section Engineer in the Northern Line
- \* 1909/04 transferred to the Southern Line as Section Engineer (文献3029、73)

FR023 鉄道外国人、保線担当エンジニア

German

**Dorow, E.**

- 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)
- 1911/12
- 1917/07/22 ordered to leave RRD, Maintenance Department (RSRS 1917, p.1)

FR024 鉄道外国人

German

**Eisenhofer, Emil**

- 1909/ (Weiler, *Anfang der Eisenbahn*, p.204)
- 1911/12
- 1917/07/22 ordered to leave RRD

FR025 鉄道外国人、運輸事業部長補佐

German

**Engelhardt, W.**

- \* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)
- \* ?--1913-1917 **Assistant Traffic Superintendent**
- \* 1917/07/22 ordered to leave RRD, Traffic Department (RSRS 1917, p.1)

FR026 鉄道外国人

German

**Eschenbrenner, R.**

- 1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)

FR027 鉄道外国人、

German

**Feurich, O.**

- \* 1901/09/01 engaged in the Royal Railways Department ( from Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05: HCH)
- \* 1909/04 as Accountant in the Northern Line
- \* 1909/04 no transfer to the Southern Line
- \* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR028 鉄道外国人、鉄道局付き医師

Italian

**Gayetti, C. Dr.**

- \* 1927 Medical Service
- \* 1931/6/1 retired from Medical Service

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR029 鉄道外国人、鉄道局長

German

**Gehrts, Hermann**

1854--1914

\*1893/03 invited by Karl Bethge (Director General of the Royal Railways Department of Siam)

\*1893-- Section engineer for the Bangkok Section and Superintending Engineer in charge of Technical Office

\*1893 Section Engineer for Ayuthya (Directory for Bangkok and Siam 1893, p.293)

\*1894/09 promoted to Secretary and the third Chief Engineer

\*1900/04/11--1904/07 promoted to the second **Director-General of the Royal Railways Department** of Siam

\*1901/01-04 field trip on the Northern area to supervise the Northern line

\*1904/07/06 retired from RRD.

(Source: 'The Director-General of Railway, ' *Bangkok Times Weekly Mail* July 6, 1904)

FR030 鉄道外国人

German

**Gerber, A.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office (RSRS 1917, p.1)

FR031 鉄道外国人、工区担当エンジニア

Italian

**Giacone, L.**

\* 1917 promoted to 2nd Engineer of Department of Ways

\* 1923/4/1 Section Engineer transferred from Department of Ways to Eastern Line Construction

FR032 鉄道外国人、保線エンジニア

British

**Gibb, A.**

\* 1923/11/3 - 1924/7/25 Maintenance Engineer, left for Europe

\* 1926/12/5 from Maintenance Engineer at Had Yai Maintenance District to Department of Ways

\* 1931/1/1 trans. from Department of Ways to Ways and Works Service

FR033 鉄道外国人、機械担当技師長

British

**Gibb, Norman**

\* 1917/07/22 promoted from Chief Mechanical Engineer for the Southern Line to **Chief Mechanical Engineer** (RSRS 1917, p.2)

\* 1919/1/30 left for Europe

\* 1920/11/1 retired as Chief Mechanical Engineer due to termination of his contract (RSRS 1920, p.3)

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR034 鉄道外国人

German

**Giertz**

1911 (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)  
1911/12 retired as Chief Mechanical Engineer in the Northern Line (BTWM 1911/10/04)

FR035 鉄道外国人、工区担当エンジニア、東部線建設責任者

British

**Gittins, Henry 1**

# born in November 18, 1858 England  
# 1881 left England to Canada to work as assistant engineer on the construction of the Canadian Pacific Railway, also on the Ontario and Quebec Railway  
# 1888/07 came to Siam as a staff of "Punchard Survey" inspired by Andrew Clarke  
# 1888/07--1891/10 joining the Punchard Survey  
\* **1892/05 joining the Royal Railway Department** (BTWM 1937/02/25)  
\* 1893/03 returned to Thailand  
\* 1893 Section Engineer of Hinlap (km 130-145) (Directory for Bangkok and Siam 1893, p. 294)  
\* 1895 Section Engineer for Cantul (km 168-200) (DBS 1895, p.126)  
# 1897 Section Engineer of Chiengrak (km 16-48) (Directory for Bangkok and Siam 1897, p. 120)  
\* ?--1901 Section Engineer for Pakpreo (km 0-180) (DBS 1901, p. 156)  
# 1901 Chief of the survey team of the Eastern Line  
# ? --1905 next for appointment as the Deputy Director  
# 1905/06 appointed as **the Chief Construction Engineer on Eastern (Petriew) Line**  
# 1906 moved to Technical Secretary to the Minister of Public Works

FR035 鉄道外国人、南部線鉄道局長、技師長

British

**Gittins, Henry 2**

\* 1909/06/01 **Controlling Engineer of the Royal Southern State Railway/** Technical Adviser ; supervising all of the sections under construction in Southern Railway  
\* 1917/07/22 promoted to Chief Engineer for Meter Gauge and **Chief Engineer to the whole of the State Railways** (RSRS 1917, p.2)  
\* 1919/4/22 - 11/29 left for Europe  
\* 1921/04/09 resigned as Adviser and **Chief Engineer** to the Department, due to illness (RSRS 1921, pp.4-5); on the same day, farewell party organized by RSR # 1921/04/10 leaving Thailand  
# 1937/02/03 died in London  
( # Source: *The Bangkok Times Weekly Mail*, 'Royal Southern Railway,' August 27, 1909; April 9, 1921, p.22; 'Mr. Henry Gittins: Builder of Siamese Railway,' February 13, 1937 )  
(\* Annual Reports of the Royal Railways Department )

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR036 鉄道外国人、地区担当エンジニア

Germany

**Goetz, A.**

- \* 1899/12/28 engaged in the Royal Railways Department ( Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)
- \* 1909/04/05 as Division Engineer of the Northern Line
- \* 1909/04 transferred to the Southern Line as Division Engineer
- \* 1911/04 retired from RRD, and moved to German South Africa to engage in railway construction (BTWM 1911/04/17)

FR037 鉄道外国人

German

**Gotte, R. (o\*)**

- 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)
- 1922/07/22 ordered to leave RRD, Maintenance Department (RSRS 1917, p.1)

FR038 鉄道外国人

German

**Gotthardt**

- 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR039 鉄道外国人

German

**Gotz (o\*)**

- 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR040 鉄道外国人

German

**Greenshields, C.D.**

- \* 1917 resigned as Assistant Mechanical Engineer

FR041 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Gross, Max F.**

- 1856/03 -- 1915/07/18
- # born in Germany;
- then went to Java as civil engineer for railway construction and stayed in Java for 15 years
- # In Java, he got Dutch engineering and became a naturalized Dutchman
- # 1895/08 entered into the Royal Railways Department of Siam
- \* ?--1897-- Assistant Section Engineer for Hinlap (km 130-145 ) (Directory for Bangkok and Siam 1897, p.120)
- \* ?--1901-- Sction Engineer for Khorat (km 180-263 ) (Directory for Bangkok and Siam 1901, p. 156)
- \* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)
- # 1915/07/18 died in Bangkok
- ('Death of Mr. M.F. Gross, BTWM 1915/07/19 )

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR042 鉄道外国人、倉庫部長補佐

German

**Groundwater, C.L.**

- \* 1921/9/20 appointed to Assistant Stores Superintendent
- \* 1930/3/24 Acting Chief Engineer in charge of Stores in place of Wyon Smith who left for Europe for rest

FR043 鉄道外国人、監査役

**Hare, C.F.**

- \* 1917 Chief Auditor of the Southern Line transferred to Ministry of Finance

FR044 鉄道外国人、建設担当エンジニア

German

**Haupt, G.**

- 1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)

FR045 鉄道外国人、鉄道局付き医師

German

**Hays, Dr.**

- \* ?--1897 Medical Adviser (Directory for Bangkok and Siam 1895, p.119)

FR046 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Kaeplers, O.**

- \* 1893 Section Engineer for Muak Lek
- \* 1893/12 died in Muak Lek (suffered from tuberculosis)

FR047 鉄道外国人、運輸事業部長補佐

??

**Kelly, Harvey G.**

- \* 1917 resigned as Assistant Traffic Superintendent (RSRS 1917, p.4)

FR048 鉄道外国人

Germany

**Kinningers, J.**

- \* 1908/09/07 engaged in the Royal Railways Department (from Ministry of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)
- \* 1909/04/05 as Assistant Engineer
- \* 1909/04 transferred to the Southern Line to as Assistant Engineer

FR049 鉄道外国人、技術担当責任者、技師長

German

**Kloke, E.**

- Civil engineer
- \*-- 1901 Superintending Engineer of Central Administration (Directory for Bangkok and Siam 1901, p.155)
- \*1903 --? Chief Engineer (BTWM 1903/06/15)



タイ鉄道局外国人技師一覧

FR050 鉄道外国人

British

**Knight, A.T.**

\* 1921/4/30 returned to F.M.S (Malaya) Railways

FR051 鉄道外国人、地区担当エンジニア

British

**Knight, B.T.**

\* 1897.01.05 employed in the Royal Railways Department (Hochtmahet : from Ministry of Public Workd to King Rama V April 5, 1909)

\* 1909/04 as Division Engineer in the Northern Line

\* 1909/04 transferred to the Southern Line as Division Engineer (HCH: 1909/4/5)

\* 1909/04 **Division Engineer for Trang**, Southern Line (BTWM 1909/08/24)

FR052 鉄道外国人

German

**Kohler, K. (o\*)**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office (RSRS 1917, p.1)

FR053 鉄道外国人

German

**Krenpelt**

1911/12 (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR054 鉄道外国人、建設担当エンジニア

German

**Lampe, F.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)

FR055 鉄道外国人、石油探査

British

**Lee, Wallace**

\* 1921/10/5 appointed to the Oil Geologist

FR056 鉄道外国人

German

**Lobeck**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

1911/12

FR057 鉄道外国人

German

**Luders, O. (u\*)**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR058 鉄道外国人、測量技師長

British

**Martin, A.F.**

- \* 1899/12/16 engaged in the Royal railways Department (from Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)
- \* 1909/04/05 as Chief Surveyer in the Northern Line
- \* 1909/04 transferred to **Chief Surveyer** to the Southern Line

FR059 鉄道外国人

German

**Maryzi, P.**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR060 鉄道外国人、技術担当責任者、技師長

German

**Meyer, K.H.**

- \* 1905/06/10 employed in Royal Railways Department ( H.Ch.H. from Ministry of Public Works to King Rama V April 5, 1909)
- \* 1905/07/12 appointed to **Superintending Engineer** (RSRS 1905, p.7)
- \* ?-1909/04-- already **Chief Engineer**
- \* 1909/04/05 retired as Chief Engineer
- \* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR061 鉄道外国人

German

**Moller, K. (o\*)**

1911/12 engaged in Northern Line construction (Weiler, *Anfang der*, p.204)  
1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office (RSRS 1917, p.1)

FR062 鉄道外国人

German

**Neidhardt, O.**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)  
1911/12  
1917/07/22 ordered to leave RRD, Traffic Department (RSRS 1917, p.1)

FR063 鉄道外国人、保線エンジニア

British

**Passmore, N.K.**

- \* ?-1895-- Assistant Section Engineer for Pakpiew (km 79-130) (Directory for Bangkok and Siam 1895, p.125)
- \* 1897 Section Engineer for Pakpiew (km 79-130) (Directory for Bangkok and Siam 1897, p.120)
- \* 1921/2/1 Maintenance Engineer, left for Europe and retired

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR064 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Peterson, H.**

- \* 1904/02/01 engaged in the Royal Railways Department ( Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)
- \* 1909/04/05 as Section Engineer in the Northern Line
- \* 1909/04 no transfer to the Southern Line
- \* 1909/04 retired from RRD.

FR065 鉄道外国人

German

**Petri, Dr.**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR066 鉄道外国人、技術局付き

German

**Rabe, G.**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)  
1911/12  
1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office (RSRS 1917, p.1)

FR067 鉄道外国人、道路担当エンジニア

German

**Rabus, Th.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, the Department of Ways (RSRS 1017, p.1)

FR068 鉄道外国人、工区担当エンジニア

Danish ? Hungarian

**Rahbeck, K.L.**

\* ?--1895-1897-- Section Engineer for Muak Lek (Directory for Bangkok and Siam 1895, p.126; 1897 edition, p.120)

FR069 鉄道外国人、技術担当責任者

British

**Rees, M.H.**

\* 1926/4/1 appointed to Superintending Engineer

FR070 鉄道外国人、技術局付き

German

**Ringelmann, H.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office (RSRS 1917, p.1)

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR071 鉄道外国人、保線担当地区エンジニア

British

**Robins, A.O.**

- \* 1920/4/1 Maintenance Engineer of Tung Song District, left for Europe for rest
- \* 1921/1/6 Maintenance Engineer of Petchburi District
- \* 1927/7/1 from Section Engineer to **Division Engineer of Ways and Works Service**
- \* 1930/3/14 Acting Chief Engineer for Ways and Works in place of Arthur Crum
- \* 1932/3/1 retired from Division Engineer for Ways and Works

FR072 鉄道外国人、機関車検査官

British

**Robinson, H.**

- \* 1922/12/30 **Locomotive Inspector** / received a title of Luang Surakankoson (RSRS 1922, p.4)

FR073 鉄道外国人、技師長

German

**Rohns**

- \* --1894/09 **Chief Engineer** (BTWM 1903/06/15)

FR074 鉄道外国人

German

**Rosenberg**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR075 鉄道外国人、技師局付き

German

**Rummel, L.**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

1911/12

1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office (RSRS 1917, p.1)

FR076 鉄道外国人、保線エンジニア

German

**Rundholzner, H.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Maintenance Department (RSRS 1917, p.1)

FR077 鉄道外国人、建設担当エンジニア

German

**Russ, W.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR078 鉄道外国人

German

**Schadrich, R. (a\*)**

1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

1911/12

1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office (RSRS 1917, p.1)

FR079 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Schneider, Th.**

\* 1905/11/19 engaged in the Royal Railways Department ( from Minister of Public Works to King Rama V)

\* 1909/04 as Section Engineer in the Northern Line

\* 1909/04 no transferred to the Southern Line

\* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

\* 1917/07/22 ordered to leave RRD, Technical Office

FR080 鉄道外国人、運輸事業部長

German

**Schnerr, F.**

\* 1898-1917 **Traffic Superintendent** (Directory for Bangkok and Siam 1897)

\* 1900 Traffic Superintendent (RSRS )

\* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

\* 1917/07/22 ordered to leave RRD, Traffic Department (RSRS 1917, p.1)

FR081 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Schon, J.G.**

\* 1920/1/4 appointed to Section Engineer

\* 1920/10/15 Section Engineer of Maintenance Service to Southern Line Construction

\* 1923/4/1 Section Engineer of Ban Kao Tong Maintenance District to Eastern Line Construction

\* 1925/8/1 retired due to illness

FR082 鉄道外国人、機械エンジニア

British

**Shea, Austin**

\* 1918/6/1 appointed to Mechanical Engineer

\* 1919/3/12 died (RSRS 1918, p.3)

FR083 鉄道外国人、南部線建設担当技師長

British

**Sinclair, J.M.**

\* 1921/2/1 retired from **Chief Construction Engineer of the Southern Line.**(1920, p.3)

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR084 鉄道外国人、南部線建設総責任者

British

**Smart, L.S.**

- \* 1911/08 engaged in the Royal Railways Department as Superintending Mechanical Engineer (BTWM 1911/08/21)
- \* ?-1913 Acting Controlling Engineer of the Southern Line (BTWM 1913/05/22)
- \* 1913/07 Controlling Engineer of the Southern Line, succeeded from Gittins. (BTWM 1913/07/01)

FR085 鉄道外国人、倉庫部長、倉庫担当技師長

British

**Smith, Wyon E.**

- \* 1922/12/15 Superintending Engineer
- \* 1926/4/14-12/28 left for Europe
- \* 1926/12/29 promoted to Chief Engineer (Stores Service ?)
- \* 1927/1/1 **Chief Engineer in charge of Store Services**
- \* 1930/3/24-12/9 left for Europe: C.L. Groundwater became Acting Chief Engineer in charge of Stores

FR086 鉄道外国人、技術担当責任者

British

**Smyth, Gilbert C.**

- \* 1907/10/18 engaged in the Royal Railways Department of Siam (H. Ch. H. from Ministry of Public Works to King Rama V April 5, 1909)
- \* ?-1909/04 as Section Engineer in the Northern Line (ibid.)
- \* 1909/04 transferred to **Division Engineer for Petchaburi**, the Southern Line (BTWM 1909/08/24)
- \* 1920/1/4 appointed to Section Engineer
- \* 1922/2/26 Maintenance Engineer from Southern Line to Tung Song District
- \* 1922/12/16 from Tung Song District to Acting Division Engineer of Southern Highway Division
- \* 1923/9/16 from Acting Highway Division Engineer to Maintenance Engineer of Tung Song District
- \* 1929/1/4 promoted to **Superintending Engineer of Technical Office** (--1932/3)
- \* 1929/3/27-10/27 left for Europe
- \* 1932/3/1 retired from the Royal Railway Department ( BTWM 1932/03/14)

FR087 鉄道外国人、工区担当エンジニア

British

**Smyth, James S.**

- \* 1895 Section Engineer for Chiengrak (km 16-48) (Directory for Bangkok and Siam 1895, p.125)
- \* --1901--? Section Engineer for Ban Kamehn (km 18.9-40) (Directory for Bangkok and Siam, p. 157)
- # became the first manager of the Siamese Tramway Co.,Ltd.
- # became the Manager of the Bangkok Dock Co.,Ltd. ( BTWM 1932/03/14 )

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR088 鉄道外国人、保線担当技師長、技術局付き技師長

British

**Smyth, R.F. (Bob)**

- \* 1898/11/16 engaged in the Royal Railways Department ( from Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)
- \* 1900 joining the Railways
- \* 1909/04 as Section Engineer with monthly salary of 51 pound
- \* 1919/4/1 promoted to Division Engineer to Superintending Engineer (RSRS 1919, p.2)
- \* 1921/1/5 from Superintending Engineer of Southern Line Construction to Southern Highways Division
- \* 1921/5/1 promoted from Superintending Engineer of Ways Dept. to Superintending Engineer in charge of Maintenance of Ways & Works
- \* 1921/8/15 promoted from Superintending Engineer to **Chief Engineer for Ways and Works** (until February 1927)
- \* 1923/4/3-12/28 left for Europe
- \* 1923/12/21 appointed to Board Member of the Railway Commissioners
- \* 1927/2/16 Chief Engineer for Ways & Works to **Chief Engineer in charge of Technical Office**
- \* 1927/11/15 retired (27 years for the Siamese Railways)

FR089 鉄道外国人、経理部長

British

**Stanway, F.**

- \* 1917 promoted to Chief Accountant Construction (RSRS 1917, p.4)
- \* 1920/10/13 Chief Accountant, left for Europe for rest

FR090 鉄道外国人、工区担当エンジニア

German

**Strauss, V.**

- \* 1906/05/07 engaged in the Royal Railways Department ( from Minister of Public Works to King Rama V, 1909/04/05)
- \* 1909/04/05 as Section Engineer
- \* 1909/04 transferred to the Southern Line as Section Engineer
- \* 1909/ (Weiler, L. *Anfang der Eisenbahn in Thailand*, p.204)

FR091 鉄道外国人、マッサン鉄道工場長

British

**Sutcliffe, Ingham**

- \* 1919/12/6 appointed to Assistant Chief Mechanical Engineer in charge of Workshop (RSRS 1919, p.2)
- \* 1919 eventually served as the superintending engineer of Workshop
- \* 1924/3/16 as **Superintending Engineer of Makasan Workshop** left for Europe for rest
- \* 1930/12/16 retired from RRD

タイ鉄道局外国人技師一覧

FR092 鉄道外国人、保線担当エンジニア

German

**Trehweler, N.**

- \* 1920/1/4 appointed to Section Engineer
- \* 1922/3/1 as Maintenance Engineer from maintenance Service to Technical Office (engaged in meter gauge integration)
- \* 1922/7/12 from Technical Office to Chumpol Maintenance District
- \* 1923/9/21 as Maintenance Engineer trans. from Chumpol District to Lampang Maintenance District
- \* 1926/3/1 left for Europe
- \* 1927/3/10-12/4 as Maintenance Engineer of Lampang District, left for Europe
- \* 1927/12/4 Maintenance Engineer of Had Yai District
- \* 1930/3/9-10/23 Maintenance Engineer of Prachinburi District, left for Europe for rest

FR093 鉄道外国人

German

**Ulrich, A.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, the Headquarter (RSRS 1017, p.1)

FR094

German

**Wehler, G. F.**

1909/ (Weiler, L. Anfang der Eisenbahn in Thailand, p.204 )

1917/07/22 ordered to leave RRD, Maintenance Department (RSRS 1917, p.1)

FR095 鉄道外国人、発電所責任者

German

**Weidaver, H.**

- \* 1927/12/1 **Power House Superintendent**

FR096 鉄道外国人、鉄道局長

German

**Weiler, Luis**

- \* 1893--1897/11 Section Engineer for Hinlap
- \* 1897/12 moved to China to engage himself in railways construction
- \* 1904 returned to Siam
- \* 1904/07--1917/06 appointed to the third **Director-General of the Royal Railways Department**

FR097 鉄道外国人、建設担当エンジニア

German

**Weiss, F.**

1917/07/22 ordered to leave RRD, Construction Department (RSRS 1917, p.1)



タイ鉄道局外国人技師一覧

FR098 鉄道外国人、機械担当技師長補佐

British

**Wright, F.T.**

- \* 1920/1/4 appointed to Assistant Chief Mechanical Engineer in charge of Makasan Workshops
- \* 1921/7/3 retired from **Assistant Chief Mechanical Engineer**

FR099 鉄道外国人、マッガサン鉄道工場長、機械担当技師長

Danish

**Zachariae, H.A.K.**

- \* 1919/12/16 promoted to **Assistant Chief Mechanical Engineer** (RSRS 1919, p.2)
- \* 1922/2/8 left for Europe
- \* 1922/11/1 from Mechanical Service to Assistant Chief of Technical Service
- \* 1926/3/1 promoted from Ass. Chief to **Chief Mechanical Engineer of Mechanical Service**: Samarn Panyarachun was transferred to Chief Electrical Engineer
- \* 1929/11/22 -1930/5/27 left for Europe Phra Suwaphanphityakan became Acting Chief Mechanical Engineer
- \* 1931/04 promoted to Acting Superintending Engineer of Makasan Workshop (Nai Chang Kon Ek Raksakan Thaen)
- \* 1932 retired as Chief Mechanical Engineer

## 第Ⅴ部

戦前期タイ鉄道局のタイ人

主要技師・幹部職員一覧

凡 例
-----

\*左肩の「TR001」は、本書の「戦前期タイ鉄道局のタイ人主要技師・幹部職員一覧」のための、仮の通し番号である。

\*最上段の右肩の数字は、生年月日と没年月日を示す。

\*第2段、第3段の左欄は、爵位と欽賜名（ない場合は本名）を、右欄は本名をそれぞれ示す。Momchao, Momluangなどは、王族の称号を示す。

\*第4段の「あり」は海外留学経験の有無を示す。国名、大学、滞在期間が判明する場合には明記した。

\*第5段は出所、資料を示す。例えば、「C0618」は京都大学東南アジア研究センターが所蔵する「チャラット文庫」に、本人の葬式本がある場合の請求番号（0618）を示す。一方、文献番号は本書第Ⅱ部の文献番号を示すので、そちらを参照されたい。

\*本人の経歴について、本書の第Ⅲ部に別途、詳しい経歴を記載している場合には記述を省略し、当該統計表の番号のみを記した。当該統計表を参照されたい。

\*第6段以降の経歴については、原則的に英文による記載はタイ鉄道局『年次事業報告書』各年版から得たデータ、邦文の記載はその他の資料にもとづくデータに拠る。

\*今回の調査で、戦前期のタイ人鉄道技師・幹部職員として選出した人物は合計200名を越えるが、情報不足の場合には削除した。

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR001

鉄道奨学生第3期生、保線技師、国鉄理事

不明

不明

ชกเลียง (อำพน) สุนต่อนันท

Amphon Sun-anan

Amphon Sun-anan

あり/イギリス(バーミンガム大学) 1920-1926

1920 平民ナーイ・チャイの息子として生まれる

1920 スワヌグラープ校卒業

1920/5 鉄道局奨学生選抜試験に合格、イギリス留学

1926 イギリスのバーミンガム大学で土木工学士を取得

1926 鉄道局に入局。以後、主として保線担当技師として働くが、職歴は不明

1959/7/1-1961/6/30、1961/7/1-64/2/11 国鉄理事

TR002

鉄道奨学生第6期生、運輸検査官、サイアム商業銀行支配人 1903/11/08 1972/10/28

อาภรณ์ ฤๅษณามระ

Aphon Kurishnamara

Aphon Kurishnamara

あり/イギリス(マンチェスター大学商学士) 1923-1929

C0618 葬式本、文献3070

1903 インド人系の家系に生まれる

1923 鉄道局奨学生選抜試験に合格。イギリスへ留学

1925-1929 マンチェスター大学で商学を学ぶ。商学士を取得

1929/7/1 appointed to Acting Traffic Inspector of the Royal Railway

1931/3 鉄道局を退職

1931/4 サイアム商業銀行に入行

1938 チュラーロンコーン大学商学会計学部創設者となる

1944 サイアム(タイ)商業銀行支配人に就任

TR003

鉄道奨学生第7期生、運輸事業部

不明

不明

อาชว์ ฤๅษร ณ อโยธยา

Art Kunchon Na Ayuthya

Art Kunchon Na Ayutthya

あり/フランス(リヨン大学) 1924-1931

タイ国鉄編『ブラチャットラムルック』(文献3005)。詳しい経歴は表VII- 22を参照

TR004

鉄道奨学生第2期生

不明

不明

บรรจง ธรรมศักดิ์

Banchong Thammasak

Banchong Thammasak

あり/アメリカ 1919-

◆大学に入学できず、途中で帰国。経歴不明

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR005

鉄道奨学生推薦組、建設担当技師

不明

不明

บุญระบือ กฤดากร, หม่อมราชวงศ์

Bunrabue Krudakorn, MRW

Bunrabue Krudakorn, MRW

あり／イギリス 1930年帰国

1930/9/25 trans. from Department of Ways to Makasan Workshops as Assistant Mechanical Engineer

1931/5/11 trans. from Makasan Workshops to North Eastern Line Construction as Assistant Engineer

TR006

鉄道奨学生第3期生、道路局

不明

不明

บุญธรรม มหาสุ

Buntham Mahawasu

Buntham Mahawasu

あり／イギリス（シェフィールド校）1920-1926

1926/11/18 鉄道局に入局 appointed Assistant Engineer of the Royal State Railways

1928/4/1 trans. from Technical Office to the Department of Ways

TR007

鉄道奨学生推薦組、フォアマン

不明

不明

บุญยฤทธิ์ (บุญถึง) เจริญยิ่ง

Bunyarit Charoenying

Bunyarit Charoenying

あり／イギリス 1931年帰国

1931/3/14 appointed to Under Foreman of the Royal State Railways

TR008

陸軍省、鉄道局出向、建設担当技師

不明

不明

Chaiwacharachinda, Luang

Chai Niwatnanda, Lieut.

1917/7/22 Ministry of War to Assistant Engineer of Technical Office, Royal State Railways

1920/4/1 Ass. Engineer, 1st Deputy Councillor: trans from Technical Office to Eastern Line Construction

1922/12/30 received the title of Luang, same post

TR009

鉄道局ホテル課長

不明

不明

Chakkratthabodi, Phra

1917 3rd Councillor, Luang, Traffic Inspector

1924/1/1 Phra, promoted to 2nd Councillor

1927/4/20--11/22 as Manager of Hotel Branch, 2nd Councillor, Europe on special mission

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR010

鉄道奨学生推薦組

不明

不明

แจลัม สุขกิจ

Chalaem Sukhkit

Chalaem Sukhkit

あり/アメリカ 1929年帰国

1929/6/5 appointed to Under Foreman of the Royal State Railways

TR011

農業省、鉄道局出向、鉄道局総裁代行、商務省次官

不明

不明

ฉลาด ลปเลอสรร, หม่อมเจ้า

Chalart Loploesan, Momchao

1917/7/22 trans. from Ministry of Agriculture to Department of State Railways, as Assistant Commissioner General as well as full charge of Technical Office in place of Luis Weiler.

1923/12/7 promoted to 2nd Grand Councillor

1924/1/15 Acting Commissioner General for Burachat (special mission to Europe)

1926/4/23 Undersecretary of Ministry of Commerce

1926/9/1 retired from the Royal State Railways

TR012

鉄道奨学生第2期生、運輸事業部

不明

不明

เฉลิม ไชยสุต

Chaloem Chaiyasut

Chaloem Chaiyasut

あり/アメリカ 1919-1925

1925/7/7 Traffic Inspector

1926/12/24 promoted to 1st Deputy Councillor

1926/5/1 from Phisanulok to Bangkok as Traffic Inspector

1932/9 promoted to Division Superintendent of Southern Division, Traffic Service

TR013

陸軍省、鉄道局運輸事業部長

不明

不明

ชาญสงคราม, หลวง พันโท

Chansongkram, Luang Phan Tho

\*1935 promoted from Acting Traffic Superintendent to Traffic Superintendent (RSRS 1935:1)

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR014

大蔵省、鉄道局移籍、同経理部長、政府貯蓄銀行総裁 1890/11/18 1969/12/12

เชาว์น่านสุภิธิ์, พระยา มหาอำมาตย์ตรี (เชาวน์ อินทุเกตุ)

Chaonanusathi, Phraya Maha Ammat Tri Chao Inthuketu

あり/イギリス(会計学の資格)1910-1914

C2025 葬式本 文献3019

1890 ムーン・ラックアクソン(チュン・イントゥゲートゥ)の息子として生まれる

\*ボーウォンニウェート寺学校、スワヌグラブ英語学校卒業

1909/2/28 大蔵省主計局に入省、同5/4 同省総務局へ移る

1910/1/27 大蔵省官費留学生としてイギリスへ留学。会計学と商学を学ぶ

ロンドン商業会議所より Senior Book-keeping and Accountancy 取得。

1914/12/4 タイに帰国。同12/7 大蔵省統計商業局へ配属

1917/7/1 大蔵省会計監査局へ異動

1920/11/22 鉄道局へ移籍。同局経理部長補佐に任命

1926/4/1 鉄道局経理部長に就任

1926/4/4 商務運輸省の統合により、同省管轄の鉄道局、郵便電信局、サムセーン発電所の3つの経理総責任者に任命される

1928/6/23-1929/1/12 Chief Auditor: Australia on s special mission.

1928 オーストラリアへ貯蓄性銀行の調査のため、1年間(?)長期出張

1932/3/1 鉄道局を退職

1951/4-1956/3 政府貯蓄銀行(オームシン銀行)総裁に就任

TR015

鉄道局保線担当技師

不明

不明

จรัลไชย, หม่อมเจ้า

Charanchai, Momchao

不明

1928/9/1 transf. from Technical Office to Gengkoi Maintenance District as Assistant to the Maintenance Engineer

1929/2/23 from Gengkoi to Technical Office

TR016

鉄道奨学生推薦組、保線担当技師長

1897/01/07

1958/05/09

จรัลสนิทวงศ์, หลวง หม่อมหลวง (จรัล สนิทวงศ์)

Charansanitwong, Luang

Charan Sanitwong, Momluang

あり/イギリス(バーミンガム大学)1912-1922

C0700 葬式本 文献3014 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ-10を参照

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR017

鉄道奨学生第1期生、倉庫部長

不明

不明

จรัสสิงห์พัสดุกิจ, หลวง (สม จรัสสิงห์)

Charatsing-phatsadukit, Luang

Som Charatsing

あり/ アメリカ (ペンシルヴァニア大学) 1918-1924

1918 鉄道局奨学生選抜試験に合格、アメリカへ留学

1920-1924 ペンシルヴァニア大学で学ぶ

1924/7/22 鉄道局に入局 Traffic Inspector of the Royal State Railways

1926/1/15 transferred from Phisanulok to the Hotel Branch

1931/8 as Traffic Inspector, received the title of Luang

1932/9 promoted to Stores Superintendent, of Engineering Service Depart.

TR018

陸軍工兵局通信部隊、鉄道局長、初代タイ国鉄総裁

1895/10/27

1983/7/10

จรรยา รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์, พลเอก

Charun Rattanakun Serirongrit, Phon Ek

Charun Rattanakun Serirongrit

なし/陸軍士官学校

葬式本 文献3015 ◆詳しい経歴は表VII- 7を参照

TR019

鉄道奨学生第5期生、運輸事業部

不明

不明

จรรยา วิมลศิริ

Charun Wimonsiri

Charun Wimonsiri

あり/ イギリス (マンチェスター大学商学士) 1922-1928

1929/3/11 appointed Acting Traffic Inspector of the Royal State Railways

1930/3/1 trans, from Traffic Service to Accounts Service.

1932/9 promoted to head (in charge of) Passenger Division, Traffic Service Dept.

TR020

鉄道奨学生推薦組、タイ人初代工場長

1896/11/19

1931/03/30

จรรยา สนิทวงศ์, หลวง (จรรยา สนิทวงศ์), อำมาตย์ตรี

Charunsanitwong, Luang, Ammat Tri

Charun Sanitwong, Momluang

あり/イギリス留学 (1912-1923)、ケンブリッジ大学 (1915-1918)

DR004 葬式本 文献3015 ◆詳しい経歴は本書の表VII- 11を参照



戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR021

司法省、内務省、鉄道局移籍、同局法律部長 1885/12/14 1964/01/07

ชินดิษรูปดี, พระ อำมาตย์เอก (อำนาจ รมยานนท์)

Chinnaditbodi, Phra Ammat Ek Amnat Romayanon

C0684 葬式本3018

1885 勅任官吏ルワン・ラーマティポンの息子として生まれる

\* 南タイのトラート県の学校に入学、その後、シンガポールの Anglo Chinese School 入学

1909/12/1-1912/4 司法省に入省。地方裁判所局に配属

1912/4-1917/12 内務省地方行政局に勤務

1913/8 位階欽賜名 Luang Chinnaditbodi

1917/12 ドイツ人追放に伴い、内務省から鉄道局へ出向。法律担当官 (Legal Controller) に任命される

1917/12 鉄道局へ移籍 法律担当秘書長に任命

1922 法律学卒業資格証書 (netibanthit) を取得

1927/01/01-1932/02/01 法律部長 head of Legal Branch of the Royal Railways Department

1928/11/08 Legal Secretary, 3rd Councillor, promoted to 2nd Councillor

1929/11/10 位階欽賜名 received the title of Phra Chinnaditbodi

1931/11/08 promoted to 1st Councillor

1932/02/01 鉄道局を退職。

TR022

鉄道奨学生推薦組

不明

不明

จิ๋ว สนิทวงศ์

Chiu Sanitwong, Momluang

Chiu Sanitwong, ML

あり/ アメリカ 1924年帰国

1924/11/12 Assistant Engineer of the Royal State Railways.

1925/1/1 1st Deputy Councillor

TR023

鉄道奨学生第5期生、運輸事業部旅客課長、中央銀行総裁 1903/08/02 1967/11/20

โชติ คุณะเกษม

Chote Khunakasem

Chote Khunakasem

あり/ イギリス (バーミンガム大学商学士) 1922-1928

C0069 葬式本 文献3020 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 18を参照

TR024

鉄道奨学生第3期生、マッサン鉄道工場長 1902/08/30 1947/02/01

เดชาติวงศ์รวาววัฒน์, หลวง (กรี เดชาติวงศ์) หม่อมหลวง

Dechatiwongwarawat, Luang

Kri Dechatiwong, ML

あり/ イギリス (バーミンガム大学) 1920-1926

C0366 葬式本 文献3021 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 14を参照

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR025

鉄道局電気担当技師

不明

不明

ดูแลการ, หม่อมเจ้า

Dunlapakan, Momchao

不明

\* Assistant Electrical Engineer, 1st Deputy Engineer

1928/11/1 Personal Assistant to Chief Electrical Engineer to Assistant Electrical Engineer

1930/1/1 transferred to the High Tension Branch, Ministry of Interior.

TR026

鉄道局電気技師

1890/1/3

1974/12/27

เอช. ฟุรุซาวา

Furusawa, H.

Furusawa, H.

なし

葬式本 文献3074 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 2 3 を参照

TR027

鉄道局保線担当技師

不明

不明

Kamchonchaturong, Luang

不明

1919/5/8 Assistant Engineer, Captain trans. from Northern Line Construction to Acting Maintenance Engineer of Lampang District

1923/9/26 from Lampang to Gengkoi Maintenance District as Maintenance Engineer

TR028

陸軍工兵局長、タイ人初代鉄道局総裁、商務運輸大臣

1882/1/23

1936/9/4

กำแพงเพชรอัศรโยthin, กรมพระ (พระองค์เจ้า นฤมิตรไชยากร)

Kamphengphet-akkharayothin, Krommahra Phraongchao Chaiyakon

あり／イギリス（ケンブリッジ大学、チャッヘム陸軍工兵学校） 1895-1905

文献3033、3004、3026 ほか。◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 1 を参照

TR029

鉄道奨学生推薦組、橋梁建設、保線担当技師

1897/05/28

1967/05/30

เจ้ากาวิละวงศ์ ณ เชียงใหม่, เจ้า

Ka-wilawong Na Chiangmai, Chao

Kawilawong Na Chiangmai, Chao

あり／イギリス（1905-1914）、フランス（リヨン大学工学士）1914-1922年

C5131 葬式本 文献3017 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 2 1 を参照

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

1965/07/15

**Kasem Sriphayak**

C2174 葬式本 文献3010 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ-17を参照

不明

不明

1929/10/1 transf. Meter Section to Power House

不明

## Chitti Malila

1932/9 promoted to Engineer in charge of the Carriage and Wagon Shop, Makasan Workshops.

不明

不明

1929/10/1 from Meter Section to Power House

不明

## Nap Krairoek

1923/4/26 Assistant Engineer, 1st Deputy Councillor Rama VI Bridge Construction  
1924/10/31 received the title of Luang

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR035a

鉄道奨学生第1期生、保線担当技師、国鉄土木担当技師長 1896/10/28 1970/9/23

กุลจันทร์ธยาทร, หลวง (เย็น กุลจันทร์)

Kunchanratyathon, Luang

Yen Kunchan

あり/ アメリカ (ミシガン大学土木工学士) 1918-1924

C4800 葬式本 文献3009

1907 テープシリソリン寺校

1915 スワヌグラープ校第8年制卒業

1916 チュラーロンコーン国王文官養成学校に入学。2年間、教員育成コース

1918/4 鉄道奨学生選抜試験に合格。アメリカに留学。キャスカディラ校 ( ) に入学

1919-1924 ミシガン大学土木工学を学ぶ。工学士を取得

1924/6/26 鉄道局に入局 appointed to the Assistant Engineer of Royal State Railways

1924/10/31 1st Deputy Councillor

1924/8/15 transferred from Maintenance to North Eastern Line Construction

\* プラ・ラムパイボンのもとで、東北部線ターチャー工区の建設担当技師補佐となる

1925/4/1 保線部へ移る。ターチャーの保線技師代理に昇進

1928/12/1 promoted to Acting Maintenance Engineer for Lam Chee District

1929/12/2 transf. from Lam Chee to Had Yai District

1931/11/8 received the title of Luang

1931/12/1 Acting Maintenance Engineer of Yala District

1932/9 promoted to District Maintenance Engineer of Chumphon District

TR035b

鉄道奨学生第1期生、保線担当技師、国鉄土木担当技師長 1896/10/28 1970/9/23

กุลจันทร์ธยาทร, หลวง (เย็น กุลจันทร์)

Kunchanratyathon, Luang

Yen Kunchan

1934/12/1 中部タイ管区保線担当技師責任者に昇進

1942/11/19 鉄道局木材・石材課長

1951/12/20 タイ国鉄木材・石材部長

1953/11/16 タイ国鉄土木担当技師責任者 (Wisawakon Amnuai kan fai Kan Chang-yotha)

1960/1/1 定年によりタイ国鉄を退職

TR036

鉄道奨学生第4期生、運輸事業部

1900/09/05

1981/03/06

เล้ง ศรีสมวงศ์

Leng Srisomwong

Leng Srisomwong

あり/ イギリス (リバプール大学商学士) 1921-1926

C7931 葬式本 文献3049 ◆詳しい経歴は表VII-20を参照

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR037

鉄道奨学生第4期生、保線担当技師

不明

不明

ลาวสุตยันตรศิลป์, หลวง (สรวรค์ ลวสุต)

Lowasutyantrasin, Luang

San Lowasut

あり/フランス(リヨン大学, 機械工学, 学士) 1921-1927

1927/12/26 appointed Assistant Engineer of the Royal State Railways

1928/11/8 1st Deputy Councillor

1929/3/18 trans. from Technical Office to the Department of Ways

1931/2/1 from Department of Ways to North Eastern Line Survey

1931/11/8 Assistant Engineer: received the title of Luang

1932/9 District Maintenance Engineer of Tung Song District

TR038

鉄道奨学生第5期生

不明

不明

มงคล นาวจำเนียร

Mongkhon Naowachamnien

Mongkhon Naowachamnien

あり/イギリス(リーズ大学 Diploma of Leeds) 1922-1927

1928/4/5 appointed Acting Assistant Engineer of the Royal State Railways

1929/3/18 trans. from Technical Office to the Department of Ways

TR039

初期の鉄道技師、チューラー大工学部長

不明

不明

นิพัทธ์กุลพงศ์, พระยา (ชิน บุนนาค)

Niphatkunlaphong, Phraya

Chin Bun-nak

あり/イギリス留学

葬式本なし

1897(?) 国王奨学生としてイギリスへ留学、土木工学を学ぶ

\*帰国後、鉄道局へ入局

\*1917年10月 チューラーロンコーン大学工学部の設立、初代工学部長に就任。工学部は、1913年設立のエンジニア学校(Rongrian Yantra-suksa)

TR040

鉄道奨学生推薦組、道路局

不明

不明

ปริญญา โยควิบูลย์, หลวง (ชม อุบล)

Parinyayok-wibun, Luang

Chom Ubon

あり/イギリス 1919年帰国

1922/12/30 Assistant Engineer: received the title of Luang

1923/5/27 1st Deputy Councillor: trans from North-Eastern Line to Technical Office to conduct Meter Gauge integration

1927/4/14 trans. from the Construction of Southern Highway No.21 at Betong as Highway Engineer 3rd Councillor, to the Sruvey Branch of the Technical Office (RSRS 1927, p.4)

1927/5/13 trans. to Department of Ways

1933 鉄道局を退職 retired

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR041

鉄道奨学生推薦組、道路局長

不明

不明

ปฐม คชเสนี

Pathom Khachaseni

Pathom Khochaseni

あり/ フランス (リヨン大学 A.E.C.L., 工学士) 1928年帰国

1928/12/31 appointed Assistant Engineer of the Royal State Railways

1929/3/18 trans. from Technical office to the Department of Ways.

1944-1946 道路局長

1948/05/14-1955 鉱山局長

TR042

鉄道奨学生第4期生、保線担当技師

不明

不明

ไพจิตรบุญมานพ, หลวง (ยัง บุญมานพ)

Phaichitrabunyamanop, Luang

Yong Bunyamanop

あり/ イギリス (シェーフィールド校, 工学, 学士) 1921-1927

1928/3/12 appointed Assistant Engineer of the Royal State Railways

1931/11/8 Assistant Engineer: received the title of Luang

1932/9 District Maintenance Engineer of Lam Chee District

TR043

鉄道局運輸事業部、貨物課長

不明

不明

Phaityaphan-phatthayacharan, Luang

G. Bamanit

1921/12/30 recieved the title of Luang

1924/1/1 promoted to District Traffic Superintendent, 3rd Councillor.

1927/11/8 District Traffic Superintendent, 2nd Councillor

1932/ retired as the Head of Goods Control

TR044

鉄道局本部事業部長

不明

不明

phasakoson, พระ

Phasakoson, Phra

不明

不明

1928/4/1 Assistant Chief of Central office, 2nd Councillor, transf. to Department of Ways

1932/3/21 Chief of Central Office, 2nd Councillor, from Dept. of Ways to Stores Service.

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR045

鉄道局本部事業部長、国鉄理事

1888/12/05 1948

ภทรากิจโกศล, พระ (เทียม โดษะนันทน)

Phatrakit-koson, Phra

Thiam Dosanan

C2194 葬式本 文献3036

1928/4/1 Chief of the Central Office of the Royal State Railways from Assistant Chief of Central Office, 2nd Councillor.

1928/11/8 received the title of Phra

1951/07/01-1953/04/30 タイ国鉄理事

1953/07/01-1955/06/30 タイ国鉄理事

TR046

鉄道奨学生第3期生、保線担当技師

不明

不明

เพชรเกษมวิถีสวัสดิ์, หลวง (แถม เพ็ชรเกษม)

Phechakasemwitisawat, Luang

Them Phechakasem

あり/イギリス(リバプール大学) 1920-1926

1926/11/18 appointed to Assistant Engineer of the Royal State Railways

1932/9 District Maintenance Engineer of Bangkok District, Engineering Service Department

TR047

鉄道局運輸事業部出納課長、倉庫部長、商務運輸次官

1880/01/29

1951/03/27

พิพิธสมบัติ, พระยา มหาอำมาตย์ตรี (ตาบ ภูวานนท์)

Phiphit-sombat, Phraya Maha Ammat Tri

Tap Kuwanon

あり/イギリス 1903-1907

C7766 葬式本 文献3034

1880 トンブリーで平民パオの息子として生まれる

\*ペナンで学ぶ。その後、ポピットピムック寺校第6年制を卒業

1896 教育省教育局で英語教師補佐

1889 大蔵省へ移籍英語通訳。1900 大蔵省監査局及び総務局の英語担当職員に就任

1902 大蔵省検査局 Phu-chuai Nai-wen

1903-1907 大蔵省官費留学生として、イギリスで会計学と経済学の研修

1907 帰国後、大蔵省に復帰。同省監査局及び総務局の第2級事務長 Nai-wen Chan 2

1909 土木省鉄道局へ移籍。南部線建設の経理部長補佐(Phu-chuai Phu Amnuaikan Banchi-yai) / 位階欽賜名を下賜される Luang Phiphit-sombat

1911 Rong Ammat Ek

1912 鉄道局の南北分離に伴い、南部線局運輸事業部経理課長補佐

1913 Ammat Tri/ 1914 位階欽賜名を下賜される Phra Phiphit-sombat

1917 運輸事業部出納課長(Samuha-banchi)に昇進

1917 1st Councillor (Ammat Ek), promoted to Chief Accountant Traffic

1919/5/1 promoted to Stores Superintendent 倉庫部長に昇進

1920 位階欽賜名を下賜される Phraya Phiphit-sombat

1926 商務運輸省次官に昇進、鉄道局を退任

1932 農務省との統合により農業商務省次官 同年、高齢のため退職

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR048

鉄道奨学生第2期生、保線担当技師

不明

不明

พิศาลมารควิฑูร,หลวง (จรุณ เพียรเขียน)

Phisanmarakhawithun, Luang

Charun Phiankhian

あり/アメリカ 1919-1925

国鉄72年史/152

1925/8/20 Assistant Engineer

1931/11/8 as Acting Maintenance Engineer, received the title of Luang

1932/9 promoted to District Maintenance Engineer of Had Yai District

TR049

鉄道奨学生推薦組、建設担当技師

不明

不明

พิสิฐ อรรถจินดา

Phisit Attachinda

Phisit Attachinda

あり/アメリカ 1921年帰国

1931/9/7 trans. from Technical Office to North Eastern Line Construction,  
Assistant Engineer

TR050

鉄道奨学生第2期生、建設保線担当技師

不明

不明

พิศิษฐ์มารควิธาน, หลวง (ทัศน มกราภิรมย์)

Phisitmarakhawitan, Luang

That Mocaraphirom

あり/アメリカ 1919-1925

1925/8/17 Assistant Engineer; 1926/1/1 trans. from Technical Office to  
Khonkaen Line Construction

1926/4/9 from Khonkaen Line Construction to Headquarter in the Way and Works:  
Acting Maintenance Engineer; 1926/12/24 1st Deputy Councillor

1926/11/15 trans. from headquarters to Chumpol Maintenance District

1931/11/8 received the title of Luang, as Acting Assistant Engineer

1931/12/1 trans from Acting Maintenance Engineer of Yala District to Assistant  
Engineer of Technical Office

1932/3/15 Acting Maintenance Engineer of Lam Chee District

1932/9 District Maintenance Engineer of Paknampho District

TR051

鉄道奨学生推薦組、鉱山局長、鉱山担当技師長

不明

不明

พิสิฐสุขุมการ, หลวง (ประพาส สุขุม)

Phisitsukhumkan, Luang

Praphat Sukhum

あり/イギリス(ケンブリッジ大学)1920年帰国

経歴不明



戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR052

鉄道奨学生第2期生

不明

不明

ผอน ไชยมงคล

Phon Chaimongkhon

Phon Chaimongkhon

あり/アメリカ 1919-1921

鉄道奨学生としてアメリカに留学。大学に入学できず、中途帰国。その後の経歴不明

TR053

鉄道奨学生第5期生、道路局

不明

不明

พร (ของเซียง) ลิ้มเจริญ

Phon Limcharoen

Phon Limcharoen

あり/イギリス(マンチェスター大学、学士取得) 1922-1928

1928/9/18 appointed Acting Assistant Engineer of the Royal State Railways

1929/3/18 trans. from Technical Office to Department of Ways

TR054

鉄道奨学生第6期生、鉄道工場長

不明

不明

ผอง วิริยะศิริ

Phong Wirayasiri

Phong Wirayasiri

あり/イギリス(マンチェスター大学、自然科学、学士) 1923-1930

息子は, Sapphasiri Wiriyasiri 鉄道博物館の顧問/

1931/1 appointed to Assistant Mechanical Engineer of the Royal Railway

1932/9 promoted to Assistant Operating Manager of Traffic Service Dept.

1955-1962 マッサガン鉄道工場長

TR055

鉄道奨学生第2期生、地区保線担当技師

不明

不明

ไพรมากร วรวรรณ, หม่อมเจ้า

Praimakon Worawan, Momchao

Praimakon Worawan, Momchao

あり/アメリカ(コーネル大学土木工学士) 1919-1926

1926/10/1 Assistant Engineer of the Royal State Railways

1926/11/8 1st Deputy Councillor

1927/2/20 trans. from Technical Office to North Eastern Line Construction

1930/8/11 Assistant Maintenance Engineer of Lam Chee District, take charge of construction Srisaket and Ubon section.

1930/11/1 trans. to Technical Office

1932/9 promoted to District Maintenance Engineer of Yala District

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR056

鉄道局建設担当技師、同保線担当技師、バンコク水道局 不明 不明

ประกาศกลศิลป์, พระ

Prakatkonlasin, Phra 不明  
不明

1917 1st Deputy Councillor, Section Engineer, Luang  
trans from Maintenance at Bang Pa-In to Construction Khun Tan Tunnel  
1919/4/1 from Ass. Engineer to Section Engineer \*1919/12/1 from Northern  
Line to Eastern Line Extension Survey \*1924/1/1 received the title of Phra  
1931/11/8 promoted to 1st Councillor, 1931/11/22 from Acting Division  
Engineer of North Eastern Line Construction to District Maintenance Engineer of Had  
Yai  
1932/2/23 from Had Yai District to Acting Division Engineer for Ways and Works  
1932/2/23 Acting District Engineer at Bangkok  
1932 resigned as Division Engineer, transferred to Ministry of Interior, Bangkok  
Waterworks Division

TR057

鉄道局道路局、鉄道局総裁 1888/10/15 ?/?/?

ประกิจกลศาสตร์, พระยา (รณชิต กาญจนาวณิช)

Prakitkonlasat, Phraya Runchit Kanchanawanit

ありノバーミンガム大学学士 (B. Sc.) 鉄道工学

年次事業報告書各年版、タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』(タイ文)、7ページ

1914/03/02 鉄道局へ入局、エンジニア補佐として南部線建設に従事

1917 1st Deputy Councillor, promoted to Maintenance Engineer

1919/10/15 3rd Councillor, promoted to Luang/trans. from Stores Service to Ban  
kao Thong Maintenance District

1922/4/15 Section Engineer, 3rd Councillor, Luang: trans from Technical Office to  
Genkoi Maintenance District

1923/10/1 from Genkoi to Division Engineer of the Southern Highway Division  
(RSRS1923:3)

1926/12/20 郵便電信局長代行に就任。

?/? 灌漑局長代行

1932/12/30 Ammat Tri

1933/04/01-1933/07/24 鉄道局総裁に就任。

1935/01/01 Ammat Ek

\*1935 nominated member of the Board of Railway Commissioners (RSRS 1935 : 2)

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR058

鉄道奨学生推薦組、機械担当技師、灌漑局付き技師

不明

不明

ประกอบยंत्रกิจ, พระ (โยน ไยประยูร)

Prakopyantrakit, Phra

Yon Yaiprayun

あり/イギリス 1919年帰国

1924/4/1 promoted from Assistant Engineer, 1st Deputy Councillor to Section Engineer, 3rd Councillor

1927/1/1 trans. from the Rama VI Bridge to the Technical Office

1927/4/20-11/19 Europe on post-graduate training

1927/11/19 returned to the Technical Office

1931/11/8 Section Engineer: promoted from 3rd Councillor to 2nd Councillor

1932/3/1 Section Engineer/ Acting Superintending Engineer in charge of Technical Office in place of G.C. Smyth.

1932 retired, and transferred to the Irrigation Department

TR059a

鉄道奨学生推薦組、機械事業部電気課長、バンコク発電公団 1898/10/22 存命

ประสิทธิ์กลมัย, หลวง (ประสิทธิ์ เมณะเศวต)

Prasitthikonlamai, Luang

Prasit Menasawet

あり/アメリカ(コーネル大学電気工学学士) 1924年帰国

『回想96年』(文献3030)ほか

1924/08/12 Assistant Mechanical Engineer of the Royal State Railways

1924/8/12 鉄道局へ入局。機械事業部へ電気担当技師補佐として配属

1925/01/01 1st Deputy Councillor

1925/12/01 moved to the Samsen Power Station サームセーン発電所に移る

1927/6/1 trans from Assistant Electrical Engineer of State Power House to Distribution Section.

1930/1/15 trans to Telegraph, Telephone and Signals Division in place of Sut (Luang Siriakhanikan) who went to India on special mission

1930/5/8 trans. to Government Power Station

1930/11/30--1931/06/08 Europe on special mission to study Diesel Electric Locomotive.

1931/6/8 マッサン鉄道工場の機械担当技師に復帰

1931/9/2 Assistant Mechanical Engineer of Mechanical Services

1932/9 promoted to Engineer in charge of Electric Shop, Makasan Workshops

1934/7/18 郵便電信信号課の電気技師

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR059b

鉄道奨学生推薦組、電気担当技師

1898/10/22 存命

ประสิทธิ์กลมัย, หลวง (ประสิทธิ์ เมณะเศวต)

Prasitthikonlamai, Luang

Prasit Menasawet

1937/04/17 promoted to Chief of Electrical Division of Department of Mechanical Engineering (Electrical Factory manager of the Makkasan Workshops).

\* 機械事業部電気課長(マッカサン鉄道工場の電気工場長)に就任

1940/4/10-1947/1/1 despatched to Europe to survey the electrical diesel engines.

ディーゼル電気機関車の研修のためヨーロッパ出張。視察旅行中に太平洋戦争が勃発。そのまま帰国しないでとどまる。1947/1/1 ヨーロッパからタイに帰国

1950/01/01 鉄道局を退職、バンコク発電公団副総裁に就任

1956 同公団を退任。

TR060

運輸事業部長

不明

不明

ประสิทธิ์สาลการ, พระ

Prasitthisalakan, Phra

不明

不明

191?-1927 運輸事業部長

1924/1/15 - 8/13 Special mission to Europe with Commssioner General Kamphengphet

1924/8/13 returned to the duties of Traffic Superintendent

1927/11/8 promoted to 3rd Grand Councillor, Technical Office.

1930/9/8--9/28 Acting in place of C.G. Crum

TR061

鉄道奨学生第1期生、保線担当技師

不明

不明

ประเสริฐวิจิตร, หลวง (เหรียญ พุทธศุกร)

Prasoet-withirat, Luang

Rian Phuttasuk

あり/アメリカ 1918-1924

1924/12/15 appointed to Assistant Engineer of Royal State Railways,

1925/3/1 transferred from Technical Office to Yala Maintenance District;

1926/2 trans. from Yala Maintenance to Tung Song Maintenance District

1930/7/17 Acting Maintenance Engineer: transf from Tung Song to Uttaradit District

1931/10/15 from North Eastern Line Construction to Technical Office

1931/11/8 received the title of Luang

1931/11/9 as Assistant Engineer, to Stores Service

1932/9 District Maintenance Engineer in charge of Geng Koi District

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR062	<p>鉄道奨学生第7期生</p> <p>ประสมสวัสดิ์ สุขสวัสดิ์, หม่อมเจ้า</p> <p>Prasomsawat Sukhsawat, Momchao</p> <p>あり/イギリス 1924-1930</p> <p>経歴不明</p>	不明	不明
TR063	<p>鉄道奨学生第3期生</p> <p>ประสมศรี, ขุน (ประสมศรี สิงห์ฉนวน)</p> <p>Prasomsri, Khun</p> <p>あり/イギリス、途中帰国</p> <p>経歴不明</p>	不明	不明
TR064	<p>鉄道奨学生第4期生、技術局付き技師</p> <p>ประวิต บุราณบุญ</p> <p>Prawit Buranabun</p> <p>あり/イギリス1921-1927</p> <p>1928/1/27 appointed draughtsman of the Royal State Railways</p> <p>1928/6/26 trans. from Technical Office to the Department of Ways</p> <p>1929/12/4 returned to Technical Office</p>	不明	不明
TR065	<p>鉄道奨学生第7期生</p> <p>เปรมบุรฉัตร, พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้า</p> <p>Premburachat, Phraongchao</p> <p>あり/イギリス 1924、中途帰国</p> <p>C6549 経歴不明</p>	不明	不明
TR066	<p>鉄道奨学生第3期生、鉄道局長、技師長</p> <p>ปูน ศกุนตานาค</p> <p>Pun Sakuntanak</p> <p>あり/イギリス（マンチェスター大学）1920-1926</p> <p>C7329 葬式本 文献3031 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ-16を参照</p>	1902/01/16	1981/02/23

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR067

タイ人最初の鉄道建設技師、地区担当技師、建設総責任者 1863/09/19 1928/03/08

รำไพพงษ์บริพัตร, พระยา ( จิตร บุณนาค )

Ramphaiphong-boriphat, Phraya Chit Bun-nak

ドイツ、ベルリン、シャルロテンブルグ技術学院卒

C3092 官報44号、4053-54 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ-5を参照

TR068

初期の鉄道局建設担当技師、機械担当技師、道路局 不明 不明

รตจักรณ์ประจักษ์, หลวง

Ratthachan-prachak, Luang 不明

葬式本未確認／年次別法律集成、年次事業報告書より作成

\*1900年1月18日「ベップリー線鉄道用地買収」の法律で、土木省の土木係官（カール・ウィン・ヨーター）に任命される（PKPS Vol.17, pp.144-145）

\*1902年7月12日「北部線アユタヤー、ナコンサワン州の鉄道用地買収」の法律で、ギッティンズ、カノーヴァとともに、土木係官に任命される（PKPS Vol.18, pp.439-440）

1921/12/30 District Traffic Superintendent: promoted to 2nd Councillor

1927/4/20-11/19 as Maintenance Engineer, 3rd Councillor, Europe on post-graduate training.

1927/11/19 returned to Makasan Workshop

1928/7/1 as Mechanical Engineer: transf. from Bangkok Noi Workshops to Makasan Workshops and took incharge of Erecting & Boiler Shop, Machinery Shop and Smithy & Foundry Shop (RSRS 1928, p.5)

1932 trans. from Mechanical Engineer to Department of Ways of Ministry of Agriculture and Commerce

TR069

鉄道奨学生推薦組 不明 不明

สมาคม กิตติยากร, หม่อมเจ้า

Samakhom Kitiyakorn, Momchao

Samakhom Kitiyakorn, MC

あり/アメリカ 1930年帰国

経歴不明

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR070

鉄道奨学生第3期生、保線担当技師、タイ国鉄土木担当技師 1901/02/03 1973/10/25

สำราญ สาครินทร์

Samran Sakharin

Samran Sakharin

あり/イギリス(リーズ大学土木工学士) 1920-1926

C3153 葬式本 文献3057

1916 ソンクラーク県ワチラウット校卒業

1918 道德省の官費奨学生に選抜。チュラーロンコーン大学教員養成課程2年修了

1920 鉄道局奨学生選抜試験に合格、イギリスへ留学 Municipal College 入学

1921 プリマウス技術学校(Plymouth Technical College)に入学

1922-1925 リーズ大学で土木工学を学ぶ

1926/11/22 鉄道局に入局。企画部に第1級製図工として配属

1927/8/10 道路局へ移籍

1928/4/11 北部線スコタイ鉄橋建設技師補佐に任命

1929/11/13 南部線チュムボン=グラビー間建設担当技師補佐

1931/10/19 南部線トラン地区技師補佐に任命

1932/9 Engineer of the Technical Office

1934/10/18 鉄道局保線部へ移る。パークナムボ地区保線担当技師代理に昇進

1938/6/11 同上保線担当技師に昇進

1943/9/26 東北部線支線ゲンコーイ=ペッチャブーン=ロムサック間の測量調査担当技師責任者に任命

1944/10/27 南部線ファヒン地区保線担当技師責任者に任命

1951/8/15 ラーマ6世王橋修理担当技師

1954/11/6 タイ国鉄土木担当木材石材部技師責任者

1960/4/1 タイ国鉄土木担当技術責任者(Wisawakon Amnuaikan Pracham fai Kan Chang Yotha)

TR071

鉄道奨学生第4期生、保線担当技師

不明

不明

สัมฤทธิ์วิศวกรรม, หลวง (กอสอน สุขประยูร)

Samrittiwisawakam, Luang

Koson Sukhprayun

あり/イギリス(エジンバラ校, 自然科学, 学士) 1921-1927

1928/3/5 appointed Assistant Engineer of the Royal State Railways

1928/4/14 trans. from Technical Office to the Department of Ways

1928/11/8 received the rank of 1st Deputy Councillor

1932/9 District Maintenance Engineer of Prachinburi District, Engineering Service

TR072

鉄道奨学生第4期生

不明

不明

เสงี่ยม โหตระภวานนท์

Sangiam Hotraphawanon

Sangiam Hotraphawanon

あり/イギリス 1921-1924

経歴不明

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR073

鉄道奨学生第5期生、建設担当技師

不明

不明

สนิท ทัดสนไพโรจน์

Sanit Thasanaphairot

Sanit Thasanaphairot

あり/イギリス(マンチェスター大学, 自然科学, 学士) 1922-1928

1929/3/18 鉄道局入局

appointed Acting Assitant Engineer of the Royal State Railways

1931/3/2 trans from North Eastern Line Survey to Korat=Khon Kaen Line Construction as Assistant Engineer.

1932/9 Engineer of the Technical Office

TR074

初期の鉄道局建設担当技師、郵便電信局技術担当責任者

1891/8/15

1975/8/30

สรรพศักดิ์กิจ, หลวง (สันต์ มุ่งการดี)

Sanphaphasadukit, Luang

San Mungkaradi

あり/イギリス(シェフィールド大学土木工学) 1906-1909

C0369, C0826 葬式本 文献3055

\*スワヌグループ校、スワヌグループ英語学校を卒業

1906 15歳の時に国王奨学生の選抜試験に合格。イギリスに留学

1909 帰国後、鉄道局に入局

?? イギリスのノースクリフト卿に随行してバンコク=パデンバサール間を案内する

1922/2/1 Assistant Engineer: trans. from Eastern Line Construction to Acting Maintenance Engineer of Yala District

1927/5/21 from Stores Service to Technical Office

1927/7/1 Section Engineer, 3rd Councillor, transf. on loan from Technical Office to Post & Telegraph Office 郵便電信局へ出向

1936 鉄道局から郵便電信局技術担当責任者へ移籍

1954-1965 UNICEF, USIS で11年間働く

TR075

道路局長、鉄道局総裁

1883/12/22

1951/05/30

ศาสตราจารย์สิริลักษณ์, พระยา (सरसेरियु สุขยางค์)

Sarasat-sirilak, Phraya

Sansaroen Sukhyang

あり/国王奨学生、イギリス Royal Indian Engineering College; 米カリフォルニア大学

バンコクタイムズ紙、タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ-2を参照

TR076

鉄道局総裁、電気担当技師長

1889/11/15

1967/01/23

สฤติการบรรจง, พระยา (สมาน ปันยาลชุน)

Saritdikan-banchong, Phraya

Samran Panyarachun

あり/国王奨学生 イギリス・ラグビー校、ビクトリア大学工学部、鉄道会社で研修

C0774 葬式本 文献3052 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ-3を参照



戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR077

鉄道奨学生第3期生、保線担当技師補佐、機械事業部資材課 不明

不明

เสริญ มุ่งการดี

Saroen Mungkandi

Saroen Mungkandi

あり／イギリス（シェフィールド大学土木工学士） 1920-1925

1925/10/7 Assistant Engineer

1926/11/1 trans. from Conversion of Gauge to Uttaradit Maintenance District as Acting Maintenance Engineer

1927/9/6 from Uttaradit to Ban Kai Thong Maintenance District

1928/1/28 from Ban kao Thong to Yala Maintenance District

1929/6/15 from Yala to North Eastern Line Construction

1931/11/19 trans. from Technical Office to Stores Service as Assistant Engineer.

1932/9 promoted to head (in charge of) Purchase Section of Engineering Service Department

TR078

鉄道奨学生第6期生、電気担当技師

不明

不明

ไสว ทัพนันนท

Sawai Thapnanon

Sawai Thapnanon

あり／イギリス（マンチェスター大学、自然科学、学士） 1923-1928

1929/3/18 appointed Acting Assistant Engineer of the Royal State Railways

1930/11/8 from Technical Office to Assistant Maintenance Engineer of Lam Chee District.

1932/9 Assistant to Telegraph and Signal Engineer, Engineering Service Dept.

TR079

鉄道奨学生第1期生、保線担当技師

不明

不明

ศิลปวิธานโกวิท, หลวง (กิมหลี่ เขมมณี)

Silapawithankowit, Luang

Kimlee Khemmani

あり／アメリカ（ミシガン大学工学士） 1918-1924

1918/6 鉄道局奨学生選抜試験に合格、アメリカに留学

1924 ミシガン大学で工学士を取得

1924/10/01 鉄道局に入局 Assistant Engineer of Royal State Railways

1924/10/31 1st Deputy Councillor

1925/02/24 transferred from Technical Office to Tung Song Maintenance District

1926/01/10 tras. to Technical Office; 1926/11/8 received the title of Luang

Silpavithan Kovit

1926/11/15 trans. from Technical Office to Headquarters in the Ways and Works

1929/04/11 trans. from Acting Maintenance Engineer of Bao Kao Thong to serve with colours (flag ?)

1932/09 promoted to Division Engineer in charge of Southern Division, Engineering Service Dept.

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR080

鉄道奨学生第1期生

1899/03/26 1961/10/9

สิริอัคณินการ, หลวง (สุตร์ ปาละสิริ)

Siriakhanikan, Luang

Sut Palasiri

あり/ アメリカ (マサチューセッツ工科大学電気工学士) 1918-1921

C2064 葬式本 文献3061 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 12を参照

TR081

鉄道奨学生第2期生、鉄道局機械事業部長、工業省工場局長 1897/04/13 1965/04/27

สิทธิยากร วรวรรณ, หม่อมเจ้า

Sitthiyakon Worawan, Momchao

Sitthiyakon Worawan, Momchao

あり/ アメリカ (マサチューセッツ工科大学機械工学士) 1919-1925

C5486 葬式本 文献3058 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 8を参照

TR082

鉄道奨学生第5期生、本部事業部統計官

不明

不明

สิทธิศิริตภาพ, หลวง (สิทธิ วรमितต์)

Sittiduritpat, Luang

Sitti Woramit

あり/ イギリス (バーミンガム大学商学士) 1922-1929

1929/8 appointed to Interpreter of the Royal State Railways

1932/9 promoted to Statistician, Central Administration

TR083

鉄道奨学生推薦組、技師長、鉄道局長補佐

1898/05/11 1940/12/10

เสริมสวัสดิ์ กฤดากร, หม่อมเจ้า

Soemsawat Krudakon, Momchao

Soemsawat Krudakon, Momchao

あり/ イギリス留学 (ケンブリッジ大学工学学士、ロンドン北西鉄道で実習) 1911-1922

DR002 葬式本 文献3065 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 9を参照

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR084

鉄道奨学生推薦組、機械担当技師

不明

不明

โสภณพิทยาภรณ์, หลวง (อุไร อิศรเสนา, หม่อมหลวง)

Sophonphithayapon, Luang, Momluang

Urai Isarasena Na Krungthep, ML

あり／イギリス 1919年帰国

1919/10/24 appointed to the Assistant Mechanical Engineer of Makasan Workshop

1922/12/30 received the title of Luang

1923/7/16 trans. to Chief Mechanical Engineer's Office

1925/1/1 Assistant Mechanical Engineer promoted from 1st Deputy to 3rd Councillor

1926/4/14 1年間、ヨーロッパへ特別視察旅行。 1927年3月1日に鉄道局に復帰。

(RSRS 1926, p.9)

1928/7/1 trans. from Bangkok Noi Workshop as Mechanical Engineer/ 3rd.

Councillor to Makasan Workshops in charge of the Carriage and Wagon Shops.

1932 retired

TR085

陸軍、警察局、鉄道局長

1902/2/21

??/?

Srisarakon, Khun

Chalo Srisarakon

なし／陸軍士官学校

タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』13-14ページ

1902/2/21 ピッサヌローク県に平民ガーンの子として生まれる

1909 同県のヤーン寺校で初等教育修了

1912 同県の中等3年を卒業

1918 陸軍士官学校を卒業

1928 陸軍砲兵学校を卒業、陸軍中尉に昇格

1930/6/3 陸軍大尉に昇格

1934 日本、朝鮮、満州を視察旅行

1935 警察少佐に昇格

1938 警察中佐に昇格

1942/7/16 鉄道局長に任命 (1943/9/14 まで)

1943/1/9 国軍最高司令部付き戦争遂行委員に任命

1944/10/24 警察少将に昇格

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR086

鉄道局建設担当技師

不明

不明

ศุขปรารภ กมลาค, หม่อมเจ้า

Sukkhaprarop Komalat, Momchao

Sukkhaprarop Komalat, Momchao

不明

1917 Assistant Section Engineer, 2nd Deputy Engineer: trans from Technical Office to Maintenance Bangkok-Khorat Line

\*1922 trans. to Head Office Maintenance Service

\*1923/10/20 returned from technical training in Europe, and appointed to maintenance Engineer at Had Yai District

\*1924/8/13 from Had Yai to maintenance service at head Office /

\*1925/1/1 Maintenance Engineer: to 2nd Councillor, trans. from Head Office to Prachinburi Maintenance District

1932/9 promoted to Division Engineer in charge of North Eastern Division.

\*1933/10 ボワラデート親王の叛乱に加担した科で逮捕、終身刑に処せられる。

TR087

鉄道奨学生第3期生

不明

不明

สุวัฒน์สุนทร, หลวง (เล็ก สุวัฒน์)

Sukwatsunthon, Luang

Lek Sukhwat

あり/イギリス (リーズ大学) 1920-1926

タイ国鉄『タイ鉄道業72年史』、152

1926/11/18 appointed Assistant Engineer of the Royal State Railways

1927/11/8 1st Deputy Councillor

1931/11/8 as Assistant Engineer, received the title of Luang

TR088

鉄道奨学生第5期生、機械担当技師

不明

不明

สุนทรวน พิศาลบุตร

Sun-nguwan Phisanbut

Sun-nguwan Phisanbut

あり/イギリス (シェーフィールド校) 1922-1929

1930/4 appointed to Acting Assistant Mechanical Engineer of Royal State Railways

1932/9 promoted to Engineer in charge of Erecting Shop, Makasan Workshops

1933/10 ボワラデート親王の叛乱に加担した科で逮捕、拘禁。

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR089

鉄道奨学生第4期生

不明

不明

สุนทรเทพหัสติน, หลวง (สับรัง เทพหัสติน)

Sunthonthephasadin, Luang

Saphrang Thephasadin

あり/ イギリス (大学不明) 1921-1926

1927/5/14 trans from Technical Office to Special Service Rama VI Line

1927/11/8 Assistant Engineer: 1st Deputy Councillor

1929/4/11 trans. from Bangkok maintenance District to Ban kao Thong Maintenance Distirct.

1931/11/8 Acting Maintenance Engineer: received the title of Luang

1932/9 promoted to Division Engineer of the Central Division, Engineering Service Department.

TR090

鉄道局機関車長

不明

不明

สุวพรรณพิทยาการ, พระ

Suwaphan-phityakan, Phra

不明

1917 2nd Deputy Councillor, Khun: promoted to Assistant Machanical Engineer

1919/4/1 promoted to Mechanical Engineer

1923/9/9 -- 1924/5/24 as Mechanical Engineer, 3rd Councillor: Special mission to Europe

1925/1/1 recieved the title of Phra, 2nd councillor

1927--1932 機関車長 Locomotive Superintendent, 2nd Councillor

1932/04--1932/12/15 Special mission to Europe

1931/11/8 promoted from 2nd Councillor to 1st Councillor

1932 transferred to Irrigation Department of Ministry of Africulture and Commerce

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR091

鉄道奨学生第4期生、保線担当技師、道路局建設担当技師長 1903/10/01 1960/05/03

ถวัลย์ หงสกุล

Tawan Hongsakun

Tawan Hongsakun

あり／イギリス（エジンバラ校） 1921-1927

C1126 葬式本 文献3022

1903/10/1 平民チームの息子として生まれる

1920 スワヌグラブ校を卒業

1921/5/20 鉄道局奨学生選抜試験に合格、イギリスへ留学

1922/6/11-1923/4/1 プリマウス技術学校で学ぶ

1923/7/9 エジンバラ大学土木工学部に入学

1927/3/15 同大学より土木工学士を取得、その後、3カ月間、ロンドン北西鉄道会社で実習を受ける／ 1927/12/31 タイに帰国する

1928/4/5 鉄道局へ入局 製図工として配属／appointed Draughtsman of the Royal State Railways

1928/6/26 trans. from Technical Office to the Department of Ways

1931/1/1 南部線から北部線プレー県ローングワーン地区付き技師に任命

1932 鉄道局管轄道路局へ移る

1934-1940 東北部線スリン県ラムチーで保線担当技師

1941 内務省都市土木局道路担当技師に移籍。以後、ピッサヌローク、チェンマイ、ソンクラの地区道路責任者に就任

1953/9/1 道路局保全担当技術責任者に昇進

1956/6/14 道路建設担当技師長Ⅱ' 昇進

1958/3/25 道路局副局長に昇進、のち退職

TR092

司法省、鉄道局法律部長

不明

不明

ทองอยู่, หม่อมเจ้า

Thongyu, Momchao

Thongyu, Momchao

不明

1899/08 イギリスに留学

1917/07 ドイツ人追放に伴い、司法省から出向。

1917/07-1925 タイ人初代鉄道局法律部長

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR093

鉄道奨学生推薦組、建設担当技師

不明

不明

ธัญญะลักษณ์ สุขสวัสดิ์, หม่อมเจ้า

Thanyalak Sukhsawat, Momchao

Thanyalak Sukhsawat, Momchao

あり／フランス（リヨン大学、工学） 1927年帰国

1927/12/26 appointed to Assistant Engineer of the Royal State Railways

1929/2/12 trans. from Technical Office to take charge of Station Yard Alteration at Korat, under the Acting Division Engineer North Eastern line Construction

1931/3/15 Assistant Engineer, 1st Deputy Councillor: from North Eastern Line Construction to Technical Office.

1932/9 Assistant to Division Engineer of the Northern Division, Engineering Service Dept.

TR094

鉄道奨学生第1期生、本部事業部広報課長、経済省次官

1900/08/07

1981/05/12

ถวิลเศรษฐพณิชยการ, หลวง (ถวิล คุปตารักษ์)

Thawinsetphanichayakan, Luang

Tawin Khuptarak

あり／アメリカ（ハーバード大学、ボストン大学） 1918-1923

C7512 葬式本 文献3023

1900/8/7 プラ・プラサーンアクソーラキットの息子として生まれる

1918 テープシリン校を卒業

1918/6 鉄道局奨学生選抜試験に合格、アメリカに留学

1919-1923 アメリカのハーバード大学で鉄道学を、ボストン大学で商学をそれぞれ学ぶ

1923/11/7 帰国後、鉄道局へ入局 appointed to Interpreter of the Royal State Railways

1923-1935 主として鉄道局事業本部の広報課長、秘書長に就任する

1931/8/1 retired as Royal Railways Information Bureau, and trans. to Ministry of Commerce & Communication.

1932/9 promoted to General Secretary of Central Administration

1935 東京で開催された国際観光会議にタイ政府代表として出席する

1935 国民使節団15名の団長として、英領マラヤ、日本、朝鮮、満州、中国、フィリピン、ベトナムを視察旅行する

1936-1943 経済省に移籍。商業課長、零細企業促進課長に任命

1945-1946 経済省次官補に就任

1947-1955 経済省貿易局長に就任

1947 戦後最初の対日通商協定締結のためのタイ交渉団代表として日本を訪問

1955-1961 経済省次官に就任

1961 定年により退職

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR095

鉄道奨学生第6期生, 機械担当技師

不明

不明

เดิม เทียนประสิทธิ์

Toem Thianprasit

Toem Thianprasit

あり/イギリス(リーズ大学, 自然科学, 学士) 1923-1929

1929/12/9 appointed to Assistant Mechanical Engineer of Royal Railway

1932/9 promoted to Engineer in charge of the Machine Shop, Makasan Workshops.

TR096

鉄道奨学生推薦組、運輸事業部、鉱山局長、工業大臣

1900/09/06

1982/07/12

อุดม สนิทวงศ์, หม่อมหลวง

Udom Sanitwong, Momluang

Udom Sanitwong, Momluang

あり/ドイツ(1914-19)、スイス(チューリッヒ技術学院、機械工学) 1921-1930

葬式本 文献3072、『鉱山局72年史』、211ページ

1911 ラーチャウィタヤーライ校のあと、テープシリ校を卒業

1914 ドイツへ留学 同年8月14日に第一次大戦が勃発。当時、9名のタイ人留学生在がドイツにいた(その当時の詳しい記録は『葬式本』に回想録が掲載されている)。

1917/7/22 タイ政府がドイツに宣戦布告、同盟国側に参加し、同時にタイ在住のドイツ人を逮捕、国外追放する。その報復措置として、ウドムのほかデート・サニットウォン、ターム・ブンナーク、プラチュアップ・ブンナーク、トゥア・ラパーヌクロムの計5名が逮捕され、18カ月の間、拘禁される。彼らはのちの「人民党」グループのメンバーになった

1919 解放後、スイスのベルンへ移動。

1921 スイスの Auserordentliche Maturitätspruefung に入学

1921/10 Federal Institute of Technologie Zurich に入学 最初は化学を学び、その後、土木工学や機械工学を学んだ

1930/7 同上のチューリッヒ技術学院で機械工学士を取得

1930/8-1930/10 フランスに渡り、鉄道会社で3カ月、実地研修を受ける

1930/11 帰国後、鉄道局に入局

1932/9 Assistant Operating Manager of Traffic Service Department.

1940 経済省鉱山局長に昇進

1944/8/1-3/19 工業省副大臣に就任

1945/3/19-8/31 大蔵省副大臣に就任

1945/9/1-1946/3/31 商務大臣を兼任

1945/9/17-1946/3/31 工業大臣を兼任

TR097

鉄道局運輸事業部長補佐

不明

不明

อุดมสรยุทธ, ขุน

Udomsoraryut, Khun Captain

不明

\*1935 Promoted from Acting Operating Manager to Assistant Traffic Superintendent (RSRS 1935:1)



戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR098

鉄道局局长

1892/07/28 1959/12/14

อุตมโยธาธิยุต, พระ พลตรี (สด รัตนาวะดี)

Udomyothathiyut, Phra, Phon Tri

Sot Rattanawadi

留学経験なし/陸軍士官学校

タイ国鉄編『タイ鉄道業72年史』8ページ、葬式本 文献3073

◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 6を参照

TR099

鉄道奨学生第2期生、道路局

不明

不明

อุปกรณ์วิรัตน์, หลวง (สระ แสงชูโต)

Upakonwitirat, Luang

Sara Saegxuto

あり/アメリカ 1919-1925

1925/4/6 Assistant Engineer, 1926/3/1 transferred from Technical Office to Dept. of Ways

1926/12/24 1st Deputy Councillor

TR100

陸軍省、鉄道局出向、同局保線担当技師

不明

不明

วิเศษศักดิ์ ชayangkul, หม่อมเจ้า

Wiset-sak Chayangkun, Momchao

Wiset-sak Chayangkun, Momchao

1917/7/22 trans from Ministry of War to State Railway, Assistant Engineer of Technical Office 陸軍省から出向。技術局付きエンジニア補佐

1925/1/1 Maintenance Engineer: promoted to 2nd Councillor

1928/5/16--12/10 Europe on special mission.

1928/12/10 transf. to Ways & Works

1928/12/24 Maintenance Engineer, 2nd Councillor, Dept. of Ways & Works

1932/3/17 from Acting Division Engineer of Northern Highway Division to Maintenance Engineer for Had Yai District

1932/9 District Maintenance Engineer of Uttaradit District, Engineering Service

\*1933/10 ボワラデート親王の叛乱に加担した科で逮捕、禁固刑

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR101

鉄道奨学生第1期生、電気担当技師

不明

不明

วิศลยวิธิกัลย, หลวง (คลัง รัฐะถาน)

Wisonwithikan, Luang

Khling Titatan

あり/ アメリカ 1918-1924

1924/10/1 Assiatant Mechanical Engineer of Royal State Railways/ 10/31 1st Deputy Councillor: 1924/11/1 Assistant Mechanical Engineer of Makasan Workshop  
1927/5/17 trans. from Mchanical Service to the Government Power Station (RSRS 1927, p.4)  
1929/6/1 from Power Station to Mechanical Service  
1931/10/1 Mechanical Service to Assistant to the Chief Electrical Engineer  
1931/11/8 received the title of Luang  
1932/9 staff Engineer of the Technical Office

TR102

鉄道奨学生第3期生、保線担当技師

不明

不明

วิธานยนตรกรรมล, หลวง (ผ่า พจน์พริ้ง)

Withanyontrakam, Luang

Pha Photphring

あり/ イギリス (リバプール大学) 1920-1926

\*1926/11/18 appointed Assistant Engineer of the Royal State Railways  
\*1927/8/10 trans. from Technical Office to Ban Kao Thong Maintenance District  
\*1927/9/24 trans. to Technical Office.  
1927/11/8 1st Deputy Councillor  
\*1929/6/15 from Technical Office to Yala Maintenance District  
\*1929/12/3 trans to Hua Hin Maintenance District.  
\*1931/11/8 as Acting Maintenance Engineer, received the title of Luang  
\*1931/12/1 Assistant Engineer from Hua Hin to Koot Rang Maintenance District.  
\*1932/9 District Maintenance Engineer of Petchburi District, Engineering Service  
\*1933/10 involved in Rebellion by Prince Bowaradej, then was arrested.

TR103

鉄道奨学生第2期生、建設担当技師、技術局付き技師

不明

不明

วิเทยยนตรกิจ, หลวง (ซุ่นซ้ง บุญยุคปต์)

Withetyontrakit, Luang

Sunchong Bunyakhup

あり/ アメリカ (マサチューセッツ工科大学工学士) 1919-1925

1925/8/5 Assistant Engineer; 1926/11/8 1st Deputy Councillor  
1927/2/20 trans. from Technical Office to the North Eastern Line Construction  
1929/2/23 trans. from North Eastern Line Construction to Technical Office  
1931/11/8 received the title of Luang  
1932/9 Engineer of the Technical Office  
1937/08/25 マッサン鉄道工場拡張委員会委員 (『国鉄72年史』/151)

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR104

鉄道奨学生第3期生、保線担当技師

不明

不明

วิฑิตยอนตรการ, หลวง (ใจ บัวขวัญ)

Withityontrakan, Luang

Chai Buakhwan

あり／イギリス（マンチェスター大学） 1920-1925

1925/10/7 鉄道局へ入局 appointed Assistant Engineer

1929/6/15 from North Eastern Line Construction to Bangkok Maintenance District,  
1st Deputy Councillor

1930/9 Acting Maintenance Engineer in Prachinburi, in absense of Trehweler

1931/11/8 received the title of Luang

1932/9 District Maintenance Engineer of Lampang District

TR105

鉄道奨学生第2期生、機械担当、運輸事業部運輸課長

1900/01/03

1980/08/29

วิฑูรวิธิกล,หลวง (ห้วย สิริสุข)

Withunwitikon, Luang

Sui Sirisuk

あり／アメリカ（マサチューセッツ工科大学） 1919-1925

T0868 葬式本 文献3047 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 13を参照

TR106

運輸事業部長、鉄道局総裁

1890/10/30

1948/05/15

วิศดารดูลยรัตกิจ, พระ (เชย พันธุ์เจริญ)

Witsadandunlayaratkit, Phra

Choey Phancharoen

留学経験なし／陸軍士官学校

C0152 葬式本 文献3048 ◆詳しい経歴は本書の表Ⅶ- 4を参照

戦前タイ鉄道局のタイ人技師・幹部職員経歴

TR107

鉄道奨学生第1期生、運輸事業部旅客課長

1900/09/08 1966/07/30

วรวิรากร วรवरณ, หม่อมเจ้า

Worawirakon Worawan, Momchao

Worawirakon Worawan, MC

あり／アメリカ（ペンシルヴァニア大学） 1918-1924

C2446 葬式本 文献3043

1900/9/8 ナラーティップ殿下の息子として生まれる

1908-1912 ラーチャウィタヤーライ校第4年制を卒業

1913-1917 スワヌグラープ校

1918/6 鉄道局奨学生選抜試験に合格、アメリカに留学

1918-1919 キャスティディラ校（Castidilla School）へ進学

1919-1924 ペンシルヴァニア大学で学ぶ。商学士を取得

1924/12/9 鉄道局へ入局。運輸事業部へ配属 entered as Interpreter into the Royal State Railways

1925/3/21 transferred from Central Office to Stores Service

1929 運輸事業部旅客課長に昇進

1930 運輸事業部監察官に就任

1932/9 promoted to Accountant of Accounts Service Department

TR108

鉄道奨学生第3期生、経理担当

不明

不明

ยิม ฟิงพระคุณ

Yim Phungphrakhun

Yim Phungphrakhun

あり／フランス 1920-1926

1926/2/3 entered into the Royal State Railways as Interpreter

1926/11/8 1st Deputy Councillor

1927/3/15 loaned to the Post and Telegraph Office

1932/9 trans. to Assistant Auditor of Accounts Service Dept.



## 第Ⅵ部

### タイ鉄道関連年表

(1856－1941年)

凡 例
-----

\*本年表は、1856年から1941年までのタイ鉄道建設、並びに鉄道業に関する事項を、年月日順にまとめたものである。本年表には鉄道だけでなく、エンジニアリングに関連する事項、教育とりわけ工学教育に関する事項、路面電車・マッサン鉄道工場をはじめとする労働運動、多数の鉄道建設労働者を死に至らしめたコレラなどの疾病関係の事項も、必要に応じて加えた。なお本年表は、末廣が現在進めている「タイ近代総合年表」作成のための作業の一部をなす。鉄道のほか、人事組織、政治軍事、産業経済、企業経営、労働・労働運動、教育制度、疾病・社会、お雇い外国人などの「年表」も、現在並行して作成中である。

\*本年表の出所は、それぞれ文献番号もしくは略記で示した。文献番号は本書の「第Ⅱ部 タイ鉄道関連参考文献一覧」を参照されたい。略記は次のとおりである。

RSRS: Royal State Railways of Siam (タイ鉄道局年次事業報告書)

PKPS: Prachum Kotmai Pracham-sok (タイ年次別法律集成集)

BTWM: Bangkok Times Weekly Mail

DBS: Bangkok Times (ed.), Directory for Bangkok and Siam

FO: Foreign Office Documents of the United Kingdom

\*本年表の作成にあたっては、タイ語の文献や「葬式本」の類いも多数参照したが、年月日が確定できないために割愛したものが多い。この年表の作成にあたっては、主としてタイ鉄道局・国鉄の記念本、タイ鉄道局年次事業報告書、ドイツ人鉄道局長ヴァイラーの日記・手紙類、年次別法律集成集、『週刊バンコクタイムズ紙』の記事、代表的な既存研究の成果などを利用した。イギリス、アメリカの在タイ領事官報告書、イギリスの外交官による年次別経済報告書、タイ財務顧問報告書などの資料も参照したが、ここではすべて割愛した。タイ国立古文書館所蔵の史料やタイ語新聞の記事は一部利用したが、いまだ十分調査しきれていない。これらのデータを組み込んだより完全な年表の作成は、今後の課題としたい。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1856/03/23 (2398)

文献チャオプラヤー・ティパーコラウォン、134-135

イギリスのヴィクトリア女王が鉄道模型を贈呈。

1855年4月18日に締結されたタイ英通商条約（バウリング条約）を記念して、約1年後にヴィクトリア女王がラーマ4世王に対して使節団を送り、贈答品を献上する。この日、使節団は国王に謁見。数々の贈答品の中に、「蒸気機関車、石炭車の鉄道模型」が含まれていた。皇子たちがいたく気に入り、これに乗って遊んだと言われる。現在、この鉄道模型はバンコクの国立博物館に展示されている。

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารรัชกาลที่๔ ภาคที่๑

1857/07/24 (2400)

文献3003, 23 ; 文献チャオプラヤー・ティパーコラウォン、178-

訪英使節団の鉄道視察について。

1856年3月の、イギリス使節団のタイ国王訪問の答礼として、プラヤー・モンリースリヤーウォン (Chum Bun-nak) を全権大使、チャオムーン・サンペートパクディーを副大使、モーム・ラーチョータイを書記とする、総勢27名の訪英使節団が出発。ロンドン＝バーミンガム、マンチェスター＝リバプール間などで鉄道乗車。その他に鉄橋、トンネル、電信なども視察。交通手段としての鉄道の重要性を強く認識する。

☆同行したモーム・ラーチョータイは「イギリスの鉄道は、同国の産業・商業の発達を促す手段となり、いかなる時代よりも急速な繁栄を促す手段となった」と、ロンドンから手紙を書いている。

พระยามนตรีสุริยวงศ์ ( ชุ่ม บุนนาค ) เป็นราชทูต, เจ้าหมื่นสรรเพชญ์ภักดี ( เพ็ง เพ็ญกุล ) เป็นอุปทูต, หม่อมราชวงศ์ ( ม.ร.ว.กระต่าย อิศรางกูร ณ อยุธยา ) เป็นล่าม

1859/07 (2402)

文献3054, 10-11

サイアム鉄道会社 (Siam Railway Co.,Ltd.) の設立計画。

保険会社ロイズ社のワイズ (Wise of Lloyd's Company) が、タイ国王にマレー半島のクラ地峡\*を横切る横断鉄道の建設計画を申請する。イギリス人がサイアム鉄道会社を設立し、さらに鉄道線路の両側5マイルずつの土地の排他的利用も併せて申請する。なお、レールとエンジニアは会社が準備するという提案。しかし当時、在タイ公使 (?) ショームパーク卿 (Sir Robert Schomburgk) と、シンガポール総領事カバナーク大佐 (Colonel Cavanagh) が後押しをしなかったため、立ち消えとなる。

บริษัทรถไฟสยาม จำกัด, คอคอดกระ

1871/12/18 (2414)

文献3054, 18

ラーマ5世王 (チュラーロンコーン大王)、英領マラヤ、シンガポール、インドの外遊に出発。各地で鉄道に乗車、鉄道建設に強い関心を抱く。(ラーマ5世王, 日記第5・6巻, 76-78ページ: インドでの鉄道の感想文あり)



1875 (2418)

PKPS Vol.8, 271-275 ; 文献217, 57

ラーマ5世王、鉄道建設の重要性を強調。

「ステート・オブ・カウンシルの顧問、すなわち国家評議会の顧問について」という布告の前文で、ラーマ5世王が次のように述べる。「財政改革によって損害を受けるのは、これまで国の収入を篡奪してきた者だけである。．．．わが国が今後、さらなる経済繁栄をとげるためには、道路、運河、鉄道、河川交通などに膨大な投資が必要となる。このため、政府はあらゆる資金を集め、さらにその支出を管理することが重要であり、国家評議会は財政改革を推進することで、その務めを唯一果たすことができる」と。

1876 (2419)

BTWM 1937/02/25

海峽植民地のイギリス人総督がバンコクを訪問した際、国王（ラーマ5世王）からタイでの鉄道建設の事前調査について打診を受ける。

◆注：この事実は、イギリスの『タイムズ紙』が、1937年2月3日に死去したギッティンズの経歴を詳しく紹介した記事（1937年2月13日）のなかで判明した。なお、この記事の全文は『週刊バンコクタイムズ紙』（1937年2月25日）に転載されている（" Mr. Henry Gittins : Builder of Siamese Railways." ）。

1882/06/10 (2425)

文献3054, 20-21

クラ地峡運河掘削計画について。

\*スエズ運河を掘削したことで有名なレセップス（Ferdinand de Lesseps）の代理人デロン（Francois Deloncle）を、在タイ・フランス総領事アーモン（Dr. Harmand）が引率してラーマ5世王に謁見。ヨーロッパとサイゴン、インドと中国を結ぶために、クラ地峡の運河掘削の認可を申請する。国王、おそらくイギリスがこれに対して反対するだろうという判断で、認可を与えず。

1882/08/14 (2425)

BTWM 1935/08/05

" Death of Mr. T.A. Gottsche: An Old Bangkok Hand." 1882年当時のバンコクにおけるデンマーク人について。

\*この日、デンマーク人のギョッチェ（Captain Theodore Amandus Gottsch）がタイに到着。当時、バンコクには4名のデンマーク人しかいなかった。(1) Captain Ade Richelieu (Captain of the King's Yacht Vesatri); (2) Th. Benedictsen (Manager of The Bangkok Dock Company); (3) J. Rattye (Chef to the King); (4) Dr. S. Deuntzer.

\*ギョッチェは当初、タイ海軍で働き、1893年7月13日の「パークナム事件」では、戦闘の指揮官を務める。その後、リシェリュウが1889年にパークナム鉄道会社（Paknam Railway Co.,Ltd.）を設立するとその支配人に招かれ、以後32年間、支配人として貢献した。そのほか、サイアム電気会社（Siam Electricity Co.,Ltd.）の重役も兼ねる。

\*ギョッチェは1859年11月19日生まれ（Vordingborg）、1935年8月4日、デンマークにて死去する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1884/06/28 (2427) BTWM 1933/11/18

" Railway History in Siam : Free from Malayan Influence."

1884年のハレットの北部タイ調査と鉄道建設計画。

☆この日、チェンマイから鉄道敷設の事前調査を行ってきたハレットが、バンコクに到着した。ハレットは自らの調査をもとに、コロキユフーンと共に鉄道建設計画を提案する。

(1) バンコクからチェンセンにつながる幹線の建設。

(2) ルアンプラバンへとつながる支線の建設。

(3) コーラートへつながる支線の建設。

この建設計画はテーワウォン外務大臣を通じて国王に奏上された。「国王はこの計画に強い関心を示し、つっこんだ議論を交わした。また、テーワウォン殿下は、国王がこの計画に極めて好意的であることを明言した」と、ハレットはのち記録を残している。

◆注：この『週刊バンコクタイムズ紙』の「タイの鉄道の歴史」は重要な情報をいくつか含んでいる。

1884-85 (2428) 文献3054, 31-37

ビルマ＝雲南縦貫鉄道建設計画。

在ロンドン・タイ大使館領事メーソン (D.K. Mason タイ名：プラヤー・サヤームトッラパーハ) \* , イギリス人鉄道技師として有名なトマス (Sir Thomas S. Sancroft) と連携して、タイ領のターク県を通過する鉄道建設計画をタイ政府に持ちかける。1885年に2名のエンジニアをタイに送って事前調査を行った。

\*タイ側は、バンコクに連結する可能性があり、線路の両側20マイルずつの土地利用権をイギリスが主張しているのは国土にとって危険と判断する。クロムマムーン・ナレート (当時、ロンドン大使) は、日本の鉄道建設の事例 (自前主義) を引用して反対した。

พระยาสยามธุระพาหะ, กรมหมื่นนเรศร์

1885/12/8 (2428) 文献3054, 39

スコットランド地理協会 (Scottish Geographical Society) が、インド、タイ、中国を結ぶ鉄道建設計画について本格的な議論を開始する (Survey for Railway Connection between India, Siam and China) 。

1886/03/08 (2428) 文献3054, 42-43

イギリスの鉄道建設提案。クロムマムーン・ナレート (Krommun Naret, ロンドン大使)、イギリスからタイに帰国前に、チェンパレン卿 (当時、自治省大臣、元貿易大臣) と会談。チェンパレン卿はタイでの鉄道建設にイギリスが協力したい旨を強く主張する。また、鉄道建設用の資材やエンジニアは必ずしもイギリスでなくてよいと提案。タイ側にとってかなり有利な提案と、ナレート自身は受けとめた。

กรมหมื่น นเรศร์

1886/09/13 (2429) BTWM 1933/11/18

" Railway History in Siam : Free from Malayan Influence."

バンコクから東部タイのバーンパコン川沿いのバーンマイまでの鉄道建設が認可される。タイで最初の鉄道建設に対する国王の認可。しかし、実際には建設されなかった。提案者は不明。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1886/09/13 (2429) 文献3054, 45-49

バンコクとパークナムの間の鉄道建設をデンマーク人と契約（のちPaknam Railway Co.,Ltd.）。タイでの最初の鉄道コンセッションとなる。デンマークを選んだのは、イギリスと違って小国であり、帝国主義的な意図も能力もなく、タイの国防に安全と考えたから。

\*もうひとつの理由は、バンコクからシャム湾に軍隊を送るための輸送路の確保の意味もあった。

1887/03/26 (2429) BTWM 1923/03/17

バンコクにまもなく電話が入ると報道。電話利用料金は月7ポンドを越えない見込み。また、30名がただちに電話をひきたいと申し込んでいる

1887/05/13 (2430) BTWM 1923/04/07 ; Bangkok Times 1887/04/16

この日、バンコクからシンガポールに向けて出発する船に乗って、テーワウォン外務大臣がヨーロッパに向かう予定。目的は、ビクトリア女王在位50年祝典に国王の代理として出席するため。このあと、テーワウォン親王はアメリカに行き、さらに日本を訪れた後、タイに帰国する予定。タイ人としては初めての世界一周の旅となる（1887年4月16日のバンコクタイムズ紙の記事より）

\*同じ船で、アーネスト・サトウもイギリスに帰国する予定。健康を害したため。

1887/05 (2430) Bangkok Times, 1888/11/03 ; 文献3517, 251

" Short Railway Lines for Siam." バンコク=チャチュンサオ、バンコク=パークナムの鉄道、バンコク市内の路面電車について、ロフトス（Captal A.J. Loftus）とデンマーク人リシュリュウ（Commodore A. du Plessis de Richelieu）が申請し認可される。

1888/03/16 (2430) PKPS Vol. 11, 136-137; N1

「鉄道調査に関する布告」（チュラ暦1249年第5月、上弦の月第4日）

\*外務大臣テーワウォン殿下は、鉄道の利用がどのような利益をもたらすのか十分確認することが必要と考える。そのため、Leutenant General Sir Andrew Clark, Royal Engineer, William Henry Punchardなどと契約を締結した。

☆調査の対象となる鉄道ルートは4つ。（1）バンコクからバーンパイン、アユタヤーを通過し、パーサク川の左岸を上り、ロップリー、ナコンサワン、ウッタラディット、プレー、ナコンラムパーン、ラムプーンを通る本線\*、（2）サラブリーで分岐してナコンラーチャーシーマーに至る支線、（3）ウッタラディットで分岐してタードウア村\*に至る支線、（4）ナコンチエンマイから分岐してチエンラーイ、チエンセンに至る支線の4つ。各地方の知事、係り官は彼らの調査事業を支援するように指示。また、さまざまの旅行許可証を調査関係者に発行することも指示。

ประกาศเซอร์เวย์ทางรถไฟ, ทางรถไฟใหญ่, ตำบลท่าเตียน

1888/03/16 (2430) PKPS Vol. 11, 138-145; N2

「鉄道調査契約書の写し」（チュラ暦1249年第5月、上弦の月第4日）

\*署名者 外務大臣テーワウォン殿下、サワットソーボン、アンドリュウ・クラーク、ウィリアム・パンチャードの4名。

สำเนาสัญญาเซอร์เวย์ทางรถไฟ

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1888/03/16a (2430)

文献3006, 11-12 ; 文献3054, 46-48

パンチャード調査 (Punchard Survey) の契約を締結する。

\*イギリス人クラーク (Lieutenant - General Sir Andrew Clarke) と、パンチャード社 (Messrs. Punchard, MacTaggard, Lowther & Co.) に、全国の鉄道敷設のための事前企業化調査を依頼、契約を締結する。いわゆる「パンチャード調査」で知られる。

☆契約は、8項目の調査。(1) バンコク=アユタヤー間、(2) アユタヤー=ロップリー間、(3) ロップリー=ナコンサワン間、(4) ナコンサワン=プレー間、(5) プレー=ラムプーン、チェンマイ間、(6) サラブリー=ナコンラーチャシマー間、(7) ウッタラディット=タドゥア間、(8) チエンマイ=チェンラーイ間。それぞれ8カ月から48カ月以内に調査を終えることを義務づける。調査費用は3万8214ポンド(63万バツ)の見込み。

1888/03/16b (2430)

BTWM 1933/11/18

"Railway History in Siam: Free from Malayan Influence." パンチャード調査 (Punchard Survey) について。

\*イギリス人クラーク (Lieutenant - General Sir Andrew Clarke, 1873-75年、海峡植民地の総督) が、すでに取得していたコーラート、ルアンプラバン、チェンセン、チェンマイ向け鉄道の事前企業化調査のコンセッションを、パンチャード社 (Messrs. Punchard, MacTaggard, Lowther & Co.) に譲渡する。

◆注：タイ国鉄の説明と『週刊バンコクタイムズ紙』の報道は食い違っている。

1888/03/16b (2430)

BTWM 1937/02/03, p.12 ; BTWM 1909/08/27

"Siam's Railway Pioneer : Mr. Gittins Dies in London." パンチャード調査に参加した4名のイギリス人技師のプロフィール。

\* (1) ギッティンズ (Gittins, Henry)。1881年からカナダパシフィック鉄道、オンタリオ、ケベック鉄道の建設に土木技師として従事。1888年来タイ。1892年から1921年までタイ鉄道局で働く(◆詳しい経歴は、本書の「ヨーロッパ人鉄道技師一覧」を参照)

(2) ギャラウエイ (Gallwey)。調査団長。インドで経験を積んだ技師。チャンタブーンの近くで不幸にして溺死する。

(3) スマイルズ (Smiles)。かのスマイルズ家(?)の親戚。パンチャード調査が終わった後、マッカシーの下で測量局 (Survey Department) で引き続き働き、ルアンプラバンで死去する。

(4) アンジャー (Angier)。「London and China Express」の編集人noの兄弟。病気に罹ってタイを離れ、アフリカで死去する。

◆注：これらの事実は、1937年2月3日付けのギッティンズの死亡記事のなかで明らかにしたもの。

1888/11/23 (2431)

文献3054, 55-56

ドイツ人エンジニア、カール・ベートゲ (Karl Bethge, のち鉄道局初代局長)、クルップ社のタイ支店長ミューラー (Erwin Muller タイ名ルワン・パティバット)\*の紹介、外務大臣クロムマルワン・テワウォンワローパコン殿下\*と会見する。以後、ベートゲと外務大臣の関係が深くなる。

หลวงปฏิบัติราชประสงค์, กรมหลวงเทวะวงศ์วโรปการ

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1888/12 (2431) 文献3065, 52-62 ; 文献3054, 513

外務大臣テワウォン殿下が、コーラート線の鉄道建設計画の検討のためプルシャのエンジニア（ベートゲ）の雇用を要請する。

◆原典：ベートゲ鉄道局長の1897年3月26日付け、国王に対するご報告より（文献3054、513）

1889/02 (2431) 文献3065, 52-62 ; 文献3054, 513

ベートゲが、外務大臣宛にバンコク＝コーラート（ナコンラーチャシーマー）間の鉄道建設計画の報告書を提出する。この報告書の中で、同時にメコン川西岸の鉄道は標準軌、つまり1・435mにするのが適当と提案する。

1889/03/01a (2431) 文献3054, 57-58, 65

カール・ベートゲ（Karl Bethge, 1847-1900）、タイ政府との間で契約。

\*雇用期間は5年間。鉄道局の責任者（Director General of the Royal Railway Department）及び技術顧問（Technical Adviser）の地位を与えられる。なお、彼に対する権限の決定と指示は、すべて外務大臣の管轄とす。給与は1年間2000ポンド。なお当時土木省技術顧問ウィルキンソン（イギリス人）は600ポンド。

◆略歴も参照のこと

1889/03/01b (2431) 文献 別途表記

カール・ベートゲ（Karl Bethge, 1847/2/14-1900/4/11）略歴

ベルリンで、アルコール販売業の家に生まれる。父親はヴィルヘルム。1865-71年、機械及び土木工学の学校に通。卒業後、エプステルン南部線（obstern Sudbahn）に入社。1873年、ギョットタルド線（Gothardbahn）の企画部に移る。ケネー。山越えの鉄道建設にも従事。1877-79年、ライン鉄道で働く。1879年、プロイセンの技師指導者（Baufuhrerprufung）の資格、81年には技師マイスター（Baumeisterprufung）の資格をそれぞれ取得。その後、プロイセンの土木省（建設省、Ministeriums der öffentlichen Arbeiten）の技術局に公務員として勤務。セルビア鉄道の建設を指揮し、鉄橋の建設を完成させる。1885年、研修（？）のため中国と日本に赴く（別の資料では、中国で鉄道建設に従事した）。1889年、タイ政府に雇用され、コーラート線の建設に従事。困難な仕事をやり抜いたので、タイの鉄道の総責任者に任命される。1900年4月11日バンコクでコレラのため病死。

（出所）"Neue Deutsche Biographie" Zweiter Band, Vol.2, Duncker & Humblot: Berlin, 1959, p.186.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1890/09/30 (2433)

The Times September 30, 1890

イギリスのタイムズ紙が、ドイツ人ベートゲのタイ政府雇用に注目し、ドイツの権益拡大を警告する。ただし名前を間違える。オリジナルは次の通り。

"German Activity in Siam." Owing to the influence of the German Consul at Bangkok, herr Bestige, a German engineer in the employed of the Siamese Government, has been appointed to carry out the construction of a railway from Bangkok to Korat. The length of the line will be 105 miles, and the estimated cost is 1,300,000. German rails and machinery will be used in the construction of the line. The subordinate engineers employed will be mostly Germans. <From Rangoon, September 29 >. *The Times, September 30, 1890*

1890/10 (2433)

文献3064, 53 ; 文献3065

土木省の中に鉄道局\*を新設。カール・ベートゲ (Karl Bethge) を初代鉄道局長に任命する。

☆ベートゲは、クルップ社から派遣されたエンジニア (◆ドイツの人名録を見るかぎり、彼は政府の技師であって、クルップ社に働いた記録はない)。中国の鉄道建設に従事。1888年タイに赴任する。パンチャード調査の結果を検討して政府に意見書を提出、その能力を高くタイ側に評価されたことで政府が雇用を決定 (以上、文献3565, 6ページも参照のこと)。

◆この時点で、鉄道局が「クロム」であったかどうかは不明。

## กรมรถไฟ ในกระทรวงโยธาธิการ, เจ้ากรมรถไฟ

1890/10b (2433)

BTWM 1937/02/25, p.19

パンチャード調査とドイツ人鉄道局長 (重要)。

" The survey having been completed, a contract to build the line was given to an Englishman, while, for political reasons which Siam would have avoided but could not, a German engineer was appointed to organize a Government Railway Department to supervise the contractor. This resulted, after a period of bitterness, and recrimination, in the cancellation of the contract, and the State Department took over the construction work."

◆注：この評価は、イギリスの『タイムズ紙』が、1937年2月3日に死去したギッティンズの経歴を詳しく紹介した記事 (1937年2月13日) のなかで行なったもの。なお、この記事の全文は『週刊バンコクタイムズ紙』 (1937年2月25日) に転載されている (" Mr. Henry Gittins : Builder of Siamese Railways." )。

1890 (2433)

文献3517, 251 ; BTWM 1891/04/04

" The Economic Development of Siam." カンボジアのパッタパン=パイリン=タイ領のチャンタブリー間の鉄道建設計画をグレッシ (Joachim Grassi) が申請する。これについて国王は認可を与えたが、結局、鉄道の建設はなされなかった。

◆原資料 : NA 5 Yotha, 5.4/3

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1891/03/01 (2433) 文献3517、53-54、66；文献3065、16-26

「ナコンラーチャシーマー鉄道に関する布告」を公布する。

\*第2条では、「ナコンラーチャシーマー鉄道債券」を16万株、1株100パーツで発行すると規定。

\*16万株のうち、国王が国王財産局を使って6万4000株、政府が国庫金を使って3万2000株をそれぞれ引き受ける。そのほか、ラーマ5世王の計画では、5万8560株を王族への贈答として、3957株を宮殿の使用人のために引き受ける。国王自身は、この株式購入のため、少なくとも290万パーツの個人資産を充当する予定である(p.66)。

◆原資料： NA 5 Yo, 5.6/12, King to Bidyalabh, 15 March 1893; NA 5 Yo, 5.6/18, 26 January 1895.

1891/03/01 (2433) BTWM 1927/03/12

「ナコンラーチャシーマー鉄道に関する布告」を公布する。

\*建設費は200万ポンドを越えない。この建設費支出のため、「鉄道債券」を発行する。3分の2は政府が引き受け、残りは1株当たり10ポンドで一般公募を行う。1901年末までの10年間に5%未満の配当に陥った場合には、国王のご指示のもと政府財政でこれを補填する。したがって、投資家は最低5%の配当が保証される。また、政府財政局は、向こう50年間、つまり1941年3月末までコーラート鉄道債券を買い戻す権利を持たない。

1891/03/01 (2433) PKPS Vol. 12, 193-194: N4

「鉄道建設債券の発行について(ラッタナコーシン暦109年)」

\*土木省のスタッフはナコンラーチャシーマー鉄道建設を開始した。一方、大蔵省国庫庁(Ho Ratsadakonphiphat)は、この建設のために債券(suwan)を発行した。これを購入したいものは連絡をとるようにという布告(発効は3月5日)。

ประกาศเข้าส่วนรถไฟ (ร.ศ. ๑๐๙) , หอรัษฎากรพิพัฒน์ พระคลังมหาสมบัติ

1891/03/01 (2433) 文献3040, 2

コーラート線の建設を勅令により決定。担当は土木省(Ministry of Public Works)。

1891/03/01 (2433) 文献3065, 26-27

「ラッタナコーシン暦109年 ナコンラーチャシーマー鉄道債券募集を求める大蔵省国庫庁の布告」公布される。布告全文を収録。

ประกาศหอรัษฎากรพิพัฒน์เรียกผู้เข้าส่วนรถไฟนครราชสีมา ร.ศ.๑๐๙

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1891/03/01a (2433)

PKPS Vol. 12, 183-193: N3

「バンコクからナコンラーチャシーマーへのサヤム鉄道建設に関する布告（ラッタナコーシン暦 109 年）」

\* 前文と計 10 条の規定あり。

前文 国王はサイアム国 (krung sayam) の繁栄発展をお考えになり、離れた地方国 ( ) に向けて鉄道を建設することで国 (ban muang) に繁栄をもたらすことが重要であると判断された (◆注：前文には国防の問題は触れていない)。

第 1 条 最初の路線の名称は「ナコンラーチャシーマー線」とする。投資は 20 万チャン (1600 万 バーツ) を越えないものとし、着工は遅くとも 1891 年 9 月までに、また完工はラッタナコーシン暦 115 年度末 (1897 年 3 月) までに行うことを義務づける。

第 2 条 この鉄道建設投資のために大蔵省は債券を発行する。1 株 100 バーツ、16 万株を発行する。10 年間の間、配当が 5 % に達しない場合には、国の資金 (ngan phaendin) を投入して、株主の利益を保証する。

ประกาศสร้างทางรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา (ร.ศ. ๑๐๙)

" พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระราชหฤทัยรำพึง ถึงเหตุการณ์ที่จะทรงพูนบำรุงกรุงสยามให้รุ่งเรืองเจริญยิ่งขึ้นไป ทรงพระราชดำริเห็นว่าการสร้างหนทางรถไฟเดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เปนเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างดีอันหนึ่ง"

1891/03/01b (2433)

PKPS Vol. 12, 183-193: N3

「バンコクからナコンラーチャシーマーへのサヤム鉄道建設に関する布告（ラッタナコーシン暦 109 年）」

\* 前文と計 10 条の規定あり (続き)。

第 4 条 この鉄道債券を購入した者は、いついかなる者に対しても、債券を譲渡売却することができる。

第 5 条 大蔵省は半年ごとにナコンラーチャシーマー鉄道について経理報告を行う義務を有する。

第 6 条 鉄道債券に対しては、大蔵省は向こう 50 年間、つまり 1941 年 3 月 31 日までこれを買い戻すことはできない。

第 7 条 鉄道債券によって得た資金で将来は、他の地方国へと鉄道を延長する権利を有する。

第 8 条 ナコンラーチャシーマー鉄道の建設とその運営に関わるすべての権限を土木省は有する。

第 9 条 このため土木省は毎月、予算と決算について報告を行う義務を有する。

第 10 条 鉄道建設のためにすでに存在する家屋、工場、果樹園などについては、土地収用にあたって、それぞれの所有者に適当な価格を支払う必要がある。

ประกาศสร้างทางรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา (ร.ศ. ๑๐๙)

1891/03/04 (2433)

BTWM 1927/03/12 ; Bangkok Times 1891/03/11

イギリス人ダンロップに南タイ鉄道建設の許可を与える。

\* 国王からシンガポールのダンロップ (Charles Dunlop) に与えられたコンセッションの細目が、土木大臣ナレート、鉄道局とのあいだの話し合いで決まる。許可された路線はソクラーからコタスター、サーイブリー (現アロースター) を通って、ケダーのスズ産地であるクリム (Klim) に通ずる路線。サイブリーとソクラー間は 76 マイル、もっとも物資の流通量が多いところである。すでに道路ができており、国王もすでに車で走行した。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1891/03/04 (2433) PKPS Vol. 16. 540-541: N10

Сонคลาร์、ไซปรี (ケダー) 間の鉄道建設のコンセッションをイギリス人に付与。

\*シンガポール在住のチャールズ・ダンロップ (Charles Dunlop) \* と、タイ政府の代表、土木大臣クロムマクン・ナリットサナラーヌワットティウォン殿下、 Сонคลาร์ 国の プラヤー・ルッティ Сонคลாம் ラーマパクディ、プラヤー・サイプรี、プラヤー・ウィチエンキーリー (知事) の間で、 Сонคลาร์ 国とサイプリー 国間の鉄道建設をめぐる契約を結ぶ。8 年間以内に建設完了が条件。

◆注：1899 年 3 月 4 日、鉄道建設が実施されないために契約を破棄する土木大臣布告が發布される。(出所「 Сонคลาร์、サイプリー 両国の鉄道建設契約書の廃棄に関する土木省布告 (ラッタナコーシン暦 117 年) 」)

ชาลกันลอบเอศไคว, พระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุน นริศนราวุธดิวงษ์

พระยาฤทธิสงครามรามาธิบดี, พระยาไทรบุรี, พระยาวิเชียรคีรี

1891/03/04 (2433) BTWM 1899/03/04

"The Kedah-Singora Railway." ดันロップ (Charles Dunlop) に、ケダー= Сонคลาร์ 間 7.6 マイルの鉄道建設の認可を与える。ただし、8 年間に建設を完了させることが条件。当初はスズ鉱山と都市を結ぶ構想だった。

☆8 年間経ったが、会社は設立されず、ほとんど調査も実施していない。その結果、1899 年 3 月 4 日、ダンロップのコンセッションは失効した。

ただし、パークス (R.W. Perks, M.P.) がこの計画に強い関心を示している。

1891/03 (2433) BTWM 1904/09/14

"An Old Railway Concession"

Сонคลาร์=ケダー間の鉄道建設のコンセッションを、イギリス人のダンロップ (Charles Dunlop) に与える。

1891/03 (2433) BTWM 1927/04/09

最初のコーラート線の調査について。

\*最初にバンコク=コーラート間の調査を行ったのはタンクレッド (Sir Robert Tancred) である。このあと、1890 年にクラーク (Sir Andrew Clarke) がより詳細で厳密な調査を同じ路線でおこなった、と 1891 年 3 月、ロンドンの科学協会 (Society of Arts in London) でゴードン (Robert Gordon) が報告する。

◆注：タンクレッドの調査の年月は不明。

1891/04/04 (2434) Bangkok Times 1891/04/04 ; 文献 3517、54

"Royal Siamese State Railways Nagara Rajasema Line." コーラート線建設請負の公開入札の大広告が、バンコクタイムズ紙に掲載される。

\*1891 年 3 月の「ナコンラーチャーシーマ鉄道に関する布告」にもとづき、建設請負の入札を公示。264 km のバンコク=コーラート間の建設。条件は、請負金額の 5% を契約調印時に提出すること。工期は 5 年以内。建設計画書、見積り書を 1891 年 10 月 15 日までに鉄道局に提出すること。

1891/04 (2434) BTWM 1927/04/09、41 ; Bangkok Times 1891/0404

バンコクのドイツ人社会のあいだで、ドイツ人クラブを結成する準備が始まった。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1891/07/03 (2434) 文献3054, 69-70

イギリスのパンチャード社、タイ政府が鉄道建設を公開入札に切り替えたことを強く非難する手紙をテーウォン外務大臣に送付する。パンチャード社の調査は将来の鉄道建設の請負いを前提にしていたと主張。

◆原典：Kong Bannasan, File 3 Samnao 1, No.3, 2433 "Galway to Prince Devawongse," July 3, 1891 ; do., Samnao 2, No.3, 2434 "Bethge to Prince Devawongse," July 10, 1891

1891/07/15 (2434) BTWM 1927/07/16 (再録)

パークナム鉄道会社の株主総会が開かれる。既決の役員に加えて、国王の代理として3名の王族を新たに役員に加えることを報告。この事業は国王の肝いりで行われている。1893年4月1日の開通をめざす。

☆既決の役員。Phraya Suntharaburi\*, Phraya Samutburanurak, J. Grassi, Choom Srisarakas, H.N. Andersen, L. de Richelieu, A.G. Loftus.

☆新たに招聘した王族3名。Prince Narit; Prince Narathip\*, Prince Sommot\*

พระยาสุนทรบุรี ( อี้ กรรณสูต, จรัช ๑๙๐๖), พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระ สมนตอมรพันธุ์, กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์,

1891/07/16a (2434) 文献3517、54-55 ; Bangkok Times 1891/07/18

"Siam's First Railway." パークナム鉄道の着工式が国王のご臨席のもとで行われる。

\*1889年にロフトスとド・リシュリュウ (de Richelieu) がコンセッションを取得。パークナム鉄道会社を設立。20 km、1メートル軌の線路を使用。資本金40万バーツのうち半分を国王が引き受ける。

☆1891年7月16日に着工式。国王のほか、バンコク路面電車 (Bangkok Tramways Co.,Ltd.) の軽軌道を敷設したグレッシ兄弟社 (Grassi Brothers) が、地元のエンジニアリング担当として出席。

☆1893年4月11日、開通式。

◆注：このときのバンコクタイムズ紙の詳細な記事は、『週刊バンコクタイムズ紙』1936年7月16日に"The Paknam Railway: Forty Five Years Age Today." と題して完全に再録されている。

1891/07/16b (2434) BTWM 1927/07/23 (再録)

パークナム鉄道の着工式をラーマ5世王の歛入れで行う。

\*"Thursday last, July 16th will long be remembered as one of the grandest and most auspicious days in the annals of Siam's history for it was then that His Majesty turned the sod of what will ever be known as 'the first Siamese railway'."

\*朝6時前に国王用のパビリオンが設営。6時から7時のあいだに、ぞくぞくと群衆が集まる。この日は涼しく、曇り空。国王のほか、外務大臣、大蔵大臣、土木大臣などが出席した。

☆開幕式の様子

国王は、銀の刃先のついたツルハシとシャベルをにこやかに受け取り、タイとヨーロッパの音楽が流れる中で、歛入れを優雅に行った。まさにそのとき、「開け」という号令がかかり、舞台に設置されたカーテンの幕が引き落とされて、新しい鉄道の建設に従事する100名の苦力の姿が、国王の目に展開された。これがこの日の最大のハイライトを構成する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1891/08/01 (2434)

BTWM 1927/08/06

イギリス人の土木エンジニア、カミン (Cumine) は、ガルウェイ (Galway) の監督のもと、管区担当エンジニア (district engineer) として、サラブリー=コーラート間の鉄道建設にたずさわっていたが、今回、正式にタイ鉄道局の職員として雇用された。

◆この当時、工区担当エンジニア (Section Engineer) とは別に、管区担当エンジニア (District Engineer) が任命されているのは、不可解。管区担当エンジニアは、南部線の建設が始まる 1909 年以降と見るべきか？

1891/10/15 (2434)

文献3517、57-65 ; 国立古文書館史料

コーラート線建設の入札結果とその後の経緯 (1)。

☆入札の申込みは鉄道局ではなく、イギリス領事館を通して、外務大臣テーワウォン殿下、そして国王に対して行うという形式をとった。

☆キャンベル (George Murray Campbell) が、974万4425 パーツ。ドイツのシンジケート (The Joint Stock Company for Construction of Railways in Siam) は、1197万6925・5 パーツ。

☆当時、キャンベル氏は、小さな請負業者。セランゴール州鉄道の延長線 (クアラルンプルからラワン Rawang を通じて、クアラクブ Kuala Kubu に至る) 60 km を手掛けていたにすぎない。5% の保証金は、ジャーディンマセソン社に依頼するが、10月15日までには確約がとれなかった。入札の見積りもきわめてずさん。他方、ドイツ・グループは克明な見積りを提出、そのため、ドイツ人ベートゲ鉄道局長から内部情報が流れたという噂が流れたほどである。また保証金についても、ドイツの主要銀行3行がバックアップする。

☆ベートゲ鉄道局長、ナリット土木大臣は、入札金額はキャンベルの方が低いが、資材の見積、計画の実効性からドイツ案を国王に推挙。また、キャンベルの見積をやり直すと、両者の差額は223万パーツではなく、じっさいは22万パーツ (2%) でしかないと主張した (◆原資料: NA 5 Yo, 5.6/3, Bethge to Narit, 19 October 1891)

1891/10/15 (2434)

文献3054, 68-69

タイ政府、バンコク=コーラート線の鉄道建設請負の公開入札を、ロンドン、ベルリン、ブラスセル、パリ、ウィーン、ニューヨークなどでいっせいに告示する。

◆1891年7月3日を参照。

1891/10/15 (2434)

文献3006, 12 ; 文献3054, 79-80

コーラート線の公開入札がバンコクで行なわれる。

ドイツは合同企業グループがレンツ (F. Lents) の名前で入札。イギリスはキャンベル社 (Messrs. Campbell Co., Ltd. George Murray Cambell) が入札。結果は、イギリスが974万4425 パーツ、ドイツのレンツは1197万6925 パーツで、ドイツの方が見積りの建設費は高かったが、実効性や鉄道局の介入で当初、ドイツ側が落札する。

\*しかしその後、イギリス側の激しい巻き返しの結果、キャンベル社に受注が決定する (1891年12月12日)。

◆原典: Kong Bannasan File 5, Samnuwan 1, Ton 7 2434, "Lenz to Bethge," Copy October 18, 1891.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1891/10/21 (2434)

文献3517、57-65 ; 国立古文書館史料

コーラート線建設の入札結果とその後の経緯(2)。

☆ベートゲ鉄道局長の提案に対し、国王は反対する(1891年10月21日、草案)

「われわれはイギリス・グループの方が、ドイツのそれより入札が安いことを知っているし、彼の方が、ドイツ・グループよりも仕様に従っているようにも思える。したがって、契約はイギリスに対してなされるべきで、そのことはわが国の利益にもより適している」(文献3517、60 ; NA 5 Yo, 5.6/7, Draft from King to Narit)。

☆同時に、国王および外務大臣テーワウォン殿下は、東北タイ、メコン東岸に対するフランスの進攻への対抗措置として、イギリスの支援を期待した。しかし、この甘い期待は1893年のフランスとの危機に対してとったイギリスの態度によって、見事に裏切られることになった(文献3517、61-62)

☆その結果、ベートゲとキャンベルの間で激しい論争が生じる。

1891/10 (2434)

BTWM 1909/08/27

"Royal Southern Railway" イギリス人土木技師ギッティンズ(H. Gittins)、パンチャード調査を完了してイギリスへ帰国。

☆ギッティンズの略歴

\* 1888年7月/タイに来て、パンチャード調査に参加する。

\* 1891年10月/調査を終え、いったん本国へ帰る。

\* 1892年3月/ムーレイ・キャンベルの依頼で、再びタイへ

\* 1892年5月/タイ鉄道局(Royal Railway Department)に入局。さまざまな路線の建設を担当する。

\* 1906年6月/鉄道局から土木省技術顧問へ移籍

\* 1909年8月/南部線建設担当責任者に任命される。

1891/12/12 (2434)

文献3517、61 ; 文献311、55 ; 国立古文書館史料

コーラート線建設請負の契約が、鉄道局とキャンベル社の間で調印される。

☆1891年12月9日、ジャーディンマセソン社が、キャンベル社への5%保証金提出に合意する。

☆1891年12月12日、鉄道局とキャンベルの間で建設請負契約の調印が行われる。なお、この契約では1892年3月から工事を開始し、5年間に完了することを義務づけた。

☆1892年3月9日、コーラート線建設の竣工式。

1891/12/12 (2434)

文献3054、89 ; RKB Vol.8, 447

コーラート線の建設請負をイギリスのキャンベル社に決定する。ただし、採用する線路の軌間はイギリス側が主張した狭軌(1m軌道)ではなく、ベートゲ鉄道局長が主張した国際標準軌(1・435m)となる。

◆原典 : Rachakichanubeksa, Vol.8, p.447.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1891/12/12 (2434) 文献3065, 52-62 ; 文献3054, 514-515

タイ政府、イギリスのキャンベル社とコーラート線鉄道建設の契約を締結。建設は5年以内に完成させること。予算は995万6164バーツ81サタン、及び50メートル以上の土砂を運ぶための特別予算として16万8174バーツ81サタンとする。なお、のちに33の鉄橋とレンガ作りの橋の建設費として、新たに62万402バーツ63サタンが追加された。その結果、建設費の総額は1074万4742バーツ99サタンとなる。この建設費捻出のため、1892年3月1日、大蔵省が1600万バーツ分の債券を発行する法律を公布する。

◆原典：ベートゲ鉄道局長の1897年3月26日付け国王に対するご報告より（文献3054、514-515 に再録）

1891/12/16 (2434) Bangkok Times 1891/12/16; 文献3517、93

"The Khorat Railway Contract." コーラート線建設のための中国人苦力の徴募について。

\*キャンベル社は、最初は2000名の中国人をスマトラから輸入する予定だったが、蘭領東インド政府の不許可のため、別のルートを考える。結局、バンコクの中国人を最初の数カ月は使用するが、出来高制で1日1・5バーツという高い賃金になってしまった。なお、1892年2月制定のアメリカのマッキンリー法によって、スマトラのタバコ労働者1万5千人から2万人が、遊休労働者として利用できると、キャンベル氏は期待していたが、うまくいかなかった。

☆その結果、キャンベル社とその後の鉄道局も、中国から直接、苦力を輸入する方針を採用する。しかし、中国から来た苦力は、まもなくバンコクの賃労働の方が鉄道建設よりも賃金が高いことを知り、鉄道建設現場から離れていってしまった。

☆中国人苦力にとって、鉄道建設は病気の問題だけでなく、真水の確保、料理の問題などで不満が多かった（文献3517、94）

◆参照：Bennett, "Railroads and Transportation in Siam," *The Railroad Gazette*, XL, 552.

1891 (2434) 文献3065, 31-34

「ラッタナコーシン暦110年 バンコク=ナコンラーチャシマー鉄道建設竣工式典について」。報告書全文を収録。

1892/01/13 (2434) PKPS Vol. 13, 60-65: N04b

「鉄道建設のための土地買収規則に関する土木省の布告（ラッタナコーシン暦110年）」

\*全文7条。1891年3月1日の布告では、土地買収規則を定めていないので、細目を決定する。担当係官と鉄道局のエンジニアの2名が鉄道建設用地に赴いて調査を行い、妥当な価格を設定して土地を購入することを規定。また、調査、買収価格については土木大臣に報告義務がある。

ประกาศกรมโยธาธิการว่าด้วยข้อบังคับจัดซื้อที่ดินทำทางรถไฟ (ร.ศ. ๑๑๐)

1892/01/13 (2434) 文献3065, 27-31

「ラッタナコーシン暦110年 鉄道建設のための土地収用に関する土木局布告」公布される。布告全文を収録。

ประกาศกรมโยธาธิการจัดที่ดินทำทางรถไฟหลวง ร.ศ.๑๑๐

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1892/02 (2434)

BTWM 1928/02/24 ; Bangkok Times 1892/02/24

コーラート線のバンコク駅での作業が開始された。マハーナークとクートマイ運河の間で土地整備事業が行われ、多数の家屋が土木事業のため取り壊しになった。

\*エンジニアたちが派遣されている。その中にはパンチャード調査に参加したギッティンズ (Henry Gittins) も含まれている。

1892/03/09 (2434)

文献3517、61 ; 文献3065、32-33

コーラート線建設の着工式が、国王ご臨席のもと行われる。

☆午後5時から鉄入れ。主な王族、高官、外国人代表が顔を揃える。

◆『週刊バンコクタイムズ紙』でチェックする必要あり。

1892/03/09 (2434)

文献3054、89

バンコク＝コーラート線の建設着工式にラーマ5世王ご臨席する。

1892/03/30 (2434)

BTWM 1928/03/30 (再録) ; Bangkok Times 1892/03/30

ダンロップ (Charles Dunlop) が、南タイの鉄道建設計画の路線変更を申請する。新しいコンセプションは、ソンクラークからケダーに至る鉄道。新しい建設請負企業はマラヤ鉄道建設会社 (Malay Railways and Works Construction Ltd.) で、登録資本金は10万ポンド、1株100ポンドの予定と『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。

1892/05 (2435)

BTWM 1927/05/07 (再録)

国王がパークナム鉄道建設計画に最終許可を与える。

\*クロン・クートマイからフアラムポンに平行に走り、ヴィラ・サンスシーを通過して水田の中を走りながらパークナムへと至る。オフィス時間が終わった後、パークナムで海の風を満喫してリフレッシュし、夕食までにはバンコクに戻ってこれるというコースとなる。完工は1892年12月15日を予定。建設費は5000カティ (パーツ) を越えないこと。建設用地は国王が無料で提供すると、『バンコクタイムズ紙』 (1892年5月) が報道。

1892/05 (2435)

BTWM 1928/05/05 (再録)

コーラート線の建設は順調に進んでいる。最初の50マイルのレールは、イギリスのシェフィールドの会社に発注した。

◆注：そのあと、ドイツ・グループ (クルップ社など) による激しい巻き返しが起こる。

1892/05 (2435)

BTWM 1937/02/25

" Mr. Henry Gittins : Builder of Siamese Railways." イギリス土木技師ギッティンズ (Henry Gittins) が鉄道局で雇用される。以後、1921年まで28年間、タイ鉄道建設に貢献した。

◆注：経歴は本書の「タイ鉄道局外国人技師一覧」を参照。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1892/06/09a (2435) BTWM 1928/06/16 (再録)

日本人エンジニアが鉄道局の仕事に従事するため、この日、ゴルゴン号 (Gorgon) でバンコクに到着した (◆原典 : Bangkok Times 1892/06/12, 13)

◆最初の日本人鉄道エンジニア。誰かチェックする必要あり。

1892/06/09b (2435) 本文を参照 ; DBS 1893, 293

日本人鉄道エンジニアがタイ鉄道局に雇用され、コーラート線アユタヤー建設工区担当エンジニアとなる。

◆H. Nobechi, Section Engineer of the Section Ayuthia (Bangkok Times ed., *Directory for Bangkok and Siam for 1893*, Bangkok, p.293) の政府官庁人名録の中に、野辺地の名前がある。

◆中村尚史氏 (東京大学社会科学研究所助手、現埼玉大学助教授) の調査では、**野辺地久紀 (のべち・きゅうき、文久3年ー明治32年 37歳)** が、1892年にタイ鉄道局に赴任した記録がある。野辺地は京都生まれ。岩手の蘭学者野辺地の養子になる。1882年工部大学校を主席卒業。助教授に任命のち、アメリカのペンシルバニア大学土木工学科に留学。1888年帰国。同年、九州鉄道株式会社技師長に就任する。1891年9月退職、タイ政府の招聘により鉄道技師として赴任。任期満了後、帰国して、1895年7月、東京帝国大学工科大学教授となった。工学博士 (出所 : 井関九郎『大日本博士録』第五巻・工学博士之部、発展社出版部、1930年、29頁)。

1892/07/22 (2435) 文献3517、251 ; 国立古文書館史料

デンマーク人技師のウェステンホルツ (Aage Westenholz) が、バンコク＝ペップリー間の鉄道建設計画について申請する。以後、1894年半ばにさまざまな議論を経たあと、結局、民間ではなく鉄道局自身の手によって建設することを政府は決定した。

◆原資料 : NA 5 Yotha. 5.5/3, 4, 6, 7

◆注 : ウェステンホルツは、サイアム電気会社、バンコク路面電車などを設立した、タイにおける当時の中心的エンジニア。国王との関係も親密。

1892/09/09 (2435) 文献3517、251

バンコクと東部タイのサゲーオ間の鉄道建設計画をクラーク (Frederick S. Clarke) が申請する。結局、認可せず。

1892/11/07 (2435) BTWM 1929/01/19、51 (再録)

コーラート線の建設工事現場に、資材運搬用の機関車を導入。タイで走った最初の機関車となる。

◆ただし、乗客を乗せた蒸気機関車の試運転は、パークナム鉄道の1893年1月14日が最初である。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1892/11/29 (2435)

文献3517、251

バンコク=パッタムバン間の鉄道建設計画をグレッシ兄弟 (Grassi Brothers.) が申請する。

◆注：ドイツ人が掌握する鉄道局と大臣の大半は、フランスの侵略のルートになることを懸念して、この計画に反対。ダムロン親王のみが、フランスの侵略への対抗手段としてこの建設計画に同意した。結局、認可せず (原資料：NA Yotha, 5.4/5)。

◆このあと間もなく、フランスのタイ武力侵略「1893年危機」が生じる。

◆注：グレッシ兄弟は建築請負い会社で、国防省のビルを1890年代に建設する (BTWM 1939/06/21)

1892/12/20a (2435)

文献3566, 8

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より (ケルン)。タイの鉄道局長ベートゲ (Baurat Bethge, der Generaldirektor der siamesischen Staatsbahnen) から手紙がくる。タイの鉄道の工区担当エンジニア (Sektionsingenieur) として働かないかという誘い。月給は600パーツ、その他に特別旅費手当 (もしくは在外勤務手当 Reisepauschquantum) として月額120パーツ。年収は1万6200マルク払うという誘い。契約に同意する。

◆当時1パーツ=約2マルク。しかし何という高給だ！

1892/12/20b (2435)

ミュンヘン博物館手書き文書館資料；文献3566

**ヴァイラー (Luis Weller: 1863/9/9 -- 1918/1/16) の略歴**

☆スペインのアラバ州生まれ。父はドイツ人鉄道技師のカール、母はスペイン人のマリア。1869年、ギムナジウムに入学。卒業後一時軍隊に入る。その後、ハノーヴァとベルリンのシャルロッテンブルグで技術学校に入学。1891年ケルン鉄道の建設を指揮。1893年2月、サラブリー工区建設の担当エンジニアとしてタイに。1897年11月までその仕事。1898年から1901年まで中国の青島で60キロの鉄道建設に従事 (タイの気候が合わないという理由で契約更新を拒否)。その後、いったんケルンに帰国した。1903年から1904年まで、パレスチナのハイファからベサンまでの鉄道建設を指揮する。

☆1904年5月、二回目のタイ来訪。同年7月1日、ゲーアツのあとを受けて**第3代目タイ鉄道局長に就任**。以後13年間局長を務める。主として北部線の建設、とくにクンターン・トンネルを含むチエンマイ線の建設を総合指揮する。1917年7月、第一次大戦にタイが同盟国側として参加、ドイツに宣戦布告した際、敵国人として逮捕拘禁され病気になる。釈放後ドイツに帰る途中、モザンビーク海峡沖にさしかかった北独ロイド社の船の上で死去する。享年54歳5カ月。

1892 (2435)

文献3054, 92,

コーラート線の工事は進捗せず。天候や病気の発生のため。資材は概ねイギリスから輸入する。キャンベル社の保証人は香港のジャーディンマセソン社 (Messrs. Jardine Matheson Co., Ltd.)。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1893/01/14 (2435)

BTWM 1929/01/19、51 ; Bangkok Times 1893/01/14

パークナム鉄道の試運転が行われる。タイで最初の蒸気機関車の運行。

\*午後2時半、パークナムを出発。関係者とは別に100名以上のタイ人が見学。機関手 (Mr. Sugich) が「マハーウォン方面行きの乗客のみなさま、ご乗車願います」とアナウンスした後、ミュンヘンで製造された蒸気機関車がゆっくりと走り始めた。マハーウォン (Maha Wong) まで6分。時速13キロ。帰りはもう少しスピードあげて時速26キロでパークナムに戻る。

☆主な出席者 : P. Rohns, acting Director General of Railways; Lt. Plessis de Richelieu, Managing Director of the Company; H. Hanneman, civil engineer and Controlling Engineer of the Company;; P.B.C. Kinch, civil engineer; Messrs. Grassi Brothers & Co. representative of the contractor. いずれもデンマーク人。

◆乗客を乗せた機関車はこのパークナム鉄道が初めて。開通式は同年4月1日。

1893/01/28 (2435)

文献3566, 10

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より (船の上)。1月16日、同僚のゲーアツ (Gehrts, ベートゲから同時期、タイに招聘される) とジェノヴァに停泊している北独ロイド汽船会社の「ネッカー号 (Neckar)」の甲板で合流する。1月17日ジェノヴァを出航。1月23日スエズ運河を通過。船中で日本 (長崎) のドイツ領事館公使ミュラー (Muller u\*) と知り合い、食事を共にすると記録。

1893/02/18 (2435)

文献3566, 11

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より (バンコク)。シンガポールで蒸気船「マハーワチールンヒット号 (Maha Vajirunhis)」に乗り換え。2月18日にバンコクに上陸する。鉄道局の上級技師ローンズ (Oberbaurat Rohns) 夫妻が出迎、オリエンタルホテルに投宿する。

◆ローンズは、タイ鉄道局の最初の技師長 (Chief Engineer) であった。

1893/02/19 (2435)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.9)

ドイツ人技師ヴァイラーのバンコクからドイツの父親宛て手紙 (1893年2月19日バンコク投函、ドイツ着4月3日)。

バンコクに到着したことを報告、地図を記載。エメラルド宮殿、ワット・アルン (Wat Chang)、プカオトーン寺 (Pow Kao Thontg)、マークヴォルド社、香港上海銀行、オリエンタルホテルなどの位置を記載。◆注。5万分の1のスケール。道路も記入されており、到着早々、恐らく地図を入手し記載したと思われる。その正確さはさすがエンジニア。

☆出所は、ミュンヘンのドイツ博物館手書き文書館所蔵のヴァイラー文書 (Munchen Deutsche Museum, Luis Weiler Documents, Original Code Number 54/2-54/15, Microfilm vol. 293/1893-1895 and vol.294/1896-1917)。以下 MDM の略記で引用する。

1893/02/24 (2435)

文献3566, 16

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より (バンコク)。2月20日 (月曜日) タイの鉄道局オフィスに初出勤。コーラート線の一部パークブリユウ工区 (サラブリー線) の建設担当を命じられる。工区はアユタヤの先、km80からkm112地点まで

◆注 : アユタヤまでは、のち1897年3月に開通。なお、ヴァイラーの担当工区は、その後何度か更新され距離が延びていった。本書の鉄道地図 図1-2参照。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1893/03/05 (2435)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.11)

ドイツ人技師ヴァイラーのバンコクからドイツの父親宛て手紙。自分の給与について報告する。770 パーツ、1500 パーツ、270 パーツ。3つの項目。ただし判読不能。香港上海銀行を振込銀行に指定する。

1893/03/05 (2436)

文献3566, 18-23

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より(サラブリー)。2月25日オリエンタルホテルを出発、赴任地のサラブリーに向かう。ボートを使ってアユタヤーへ。2月27日、アユタヤーに到着(◆注:なぜ2日間もかかったかは不明。そこで観光。3月4日、ようやくサラブリーの工区建設事務所もしくは作業小屋(Sektionshaus)に到。用意された家は竹の作りで、7つの部屋がある。「トイレはついているが、水洗式ではない」と日記の中で慨嘆する。

1893/03/15 (2435)

文献3054, 98-99

コーラート線建設を請負ったキャンベル社、鉄道局(ドイツ人が局長)の対応に対して強い不満を表明する批判の文書をクロムマクン・ナリット殿下に送る。

◆原典: Kong Bannasan, File 8, Samnuwan 1, Ton 11, 2436. "Campbell to Prince Narisara," Copy March 19, 1893.

เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรฯ

1893/03/22 (2435)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.14)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙(1893年3月27日、赴任地のパークブリュウで投函。ドイツ5月8日着)。この日タイ鉄道局(RRD: Royal Railway Department)に出勤したことを報告。

1893/03/27 (2435)

文献3566, 26

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より(サラブリー)。3月24日、苦力頭と7名の苦力を雇って、建設工区の測量作業を開始する。さまざまな測量用器具、土木器具と共に(ドイツ語、参照)、自分の小間使い(ボーイ)にはフランスのコニャック、ウイスキー、水、コメなどを持たせた。

☆Die Leute waren mit folgenden Gegenständen beladen: zwei Messlatten, sechs Fluchtstabe, Nivellierungsinstrument und Stativ, Nivellierungsplatte, drei Dscungelmesser, eine grosse Axt, in Stahlmessband, dressig Pfähle, Winkelspiegel, Winkelprisma mit Stativ. mein boy trug eine Flasche Cognac, eine Flasche Whisky sechs eier, ein gebratenes Huhn, eine Portion Reis, eine Flasche Essig mit Wasser..."

1893/03/27 (2435)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.14)

ドイツ人技師ヴァイラーのバンコクからドイツ父親宛て手紙(1893年3月27日。パークブリュウ投函、ドイツ5月8日着。ヴァイラーが担当するkm82地点からkm134地点までの地形図。傾斜角度のかなり詳細な測量図を父親に送付する。

◆注:すでにこの時点で基本的な測量は完了していた模様。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1893/03 (2435)

文献3565, 6-7 ; 文献3511, 163

เบตง鉄道局長、自分の仕事を補佐させるために、2名のドイツ人技師をケルンから呼び寄せる。

(1) ヘルマン・ゲーアツ (Hermann Gehrts, 1854-1914 ベトゲの補佐)。(2) ルイス・ヴァイラー (Luis Weiler, 1863-1918、北部線の建設工事の指揮)

◆1892年12月の間違い。

1893/04/11 (2436)

文献3517, 55

パークナム鉄道20kmが開通する。

☆1891年7月16日に着工式。国王のほか、バンコク路面電車 (Bangkok Tramways Co., Ltd.) の軽軌道を敷設したグレッシ兄弟社 (Grassi Brothers) が、地元のエンジニアリング担当として出席。

1893/05/03 (2436)

BTWM 1929/05/04

日本人の岩本千綱が、一時日本へ帰国。日本の有力な資本家にタイへの移民事業と経済交流の活発化にもっと関心をもつよう説得にあたる予定。岩本の意見では、タイの土壌はコメ栽培に適しているので、日本の農民を移民させるべきだ。また、彼は教育大臣、農業商務大臣とも親しい。

◆注：日本からの移民の一部がコーラート線の鉄道建設に従事した。

1893/07/02 (2436)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.25)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙 (1893年7月2日, パークブリュウ投函)。建設労働者苦力の組織について報告。ヘッドクーリーはチュアン (headcoolie, Chuan)、その下にローンクーリー (rong-kuli, タイ語で記入) 月給(?) は大体100バーツから120バーツ (以下判読不明) と報告する。

1893/07/30 (2436)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.29)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙 (1893年7月30日, パークブリュウ投函)。鉄道建設苦力の作業形式についてスケッチ入りで報告。ひとつは一人の苦力が天秤棒の両端にモッコを担ぐ方式、もうひとつは二人の苦力が棒を担いで荷物を運ぶ方式。それぞれの効率性を論じる。当時の方式は主として一人で担ぐ方。これに対して二人方式の方が能率が上がることをヴァイラーは主張した。

1893/08/24 (2436)

文献3054, 101-105

キャンベル社、イギリスの外務大臣宛にタイ政府を批判する文書を送る。(1) タイ政府は不当にコーラート線の建設費を1万ポンドも引き下げたこと。(2) 鉄道局長ベトゲは、その地位を濫用してドイツに利する方針ばかりとっていることなど。一方、10月19日にはベトゲ局長が激しく応酬し、キャンベル社の事業のいい加減さを非難。実際の工事はキャンベル社ではなく中国人に孫請けさせていると暴露する。

◆原典：Kong Bannasan, File 9, Samunuwan 1, Ton 12, 2436. "Campbell to Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs," August 24, 1893.; do., "Bethge to Prince Devawongse," No. 3086 III Cb, September 28, 1893.; do., "From His Majesty's Foreign Office to Phya Maha Yota." Copy Tel., September 28, 29, 1893.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1893/08/26 (2436) 文献3566, 52

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より（サラブリー）。この日の日記の中で中国人苦力について記録。「ここでの鉄道の土木工事は、大半を中国かスマトラのいずれかから来た中国人が担当している。建設請負会社（Unternehmer :イギリスのキャンベル社を指す）は、かつてこの工事にタイ人を雇おうとしたが、結局失敗に終わった」

1893/08/26 (2436) ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.31)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙（1893年8月26日、パークプリュウ投函）。鉄道建設苦力の作業形式についてスケッチ入りで報告。水深1.5メートルのパーサック川での作業の様子。苦力が頭上に土砂を掲げて運んでいる様子を報告。

1893/09/04 (2436) 文献3566, 52-53

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より（サラブリー）。ヴァイラーの担当する建設工区が延長される。km 93からkm 133の工区であったのが、km 145まで延長。アシスタントはイギリス人技師パスモア（Passmore）。工区の新しい建築事務所と住居は、km 144に位置するヒンラップ（Hinlap）であ。

☆なお、このパスモアについてヴァイラーは、10月21日の日記の中で「まったく無能な奴だ」と酷評している。以後、日記には彼の名前は登場せず。

1893/09/18 (2436) 文献3566, 53

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より（バンコク）。4月から滞在していたサラブリーから休養のため5カ月ぶりにバンコクに戻る。この日、宿泊先オリエンタル・ホテルで、同僚のゲーアツ（ベートゲ鉄道局長の補佐）と酒を飲む。夜バンコクの町を散歩。国王の誕生日（注：9月21日）を祝福するため、官庁のビルにはタイの旗がはためき、さらに電球で飾られ光輝いている。

◆現在とまったく同じ。なお、9月30日にはボートを使って再びアユタヤー経由でサラブリーへと戻る。

1893/10/03 (2436) 文献3054, 238-239

「1893年危機」を受けて、タイとフランスの間で協定。1)メコン河右岸の領土のフランスの権利を認める、2)メコン河左岸25キロ以内にタイは軍事施設を設置しない、など10項目。ただし、この後もフランスはチャントブリー県で軍の補強、保護民の拡大を図り、1902年の領土割譲協定につながる。

1893/10/21 (2436) 文献3566, 56-59

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より（ヒンラップ）。新しい赴任地ヒンラップへの旅行、そこでの生活、自然環境などを詳しく記録する。

☆事前にヴァイラーが買い集めた40頭の牛を使ってキャラバン隊を編成する（8日）。10月14日サラブリーを出発、大旅行を実施する。彼に同行したのは新しい通訳、料理人、ボーイ、2名の中国人大工（家、作業小屋建設のため）、個人用の馬方、そして18名の苦力（Kulis）だった。山や原生林を越えて目的地に向かう。x日、ヒンラップに到着。ジャングルの中に家屋を作る。3、4メートルの雑草が生い茂っている。トラは出ないが、熊は出るという話（熊はいたか?）。必需品やコメは定期的にサラブリーからいちいち運ぶが、自分たちでも自給用に狩りをする必要があると記録

◆新しい生活が落ち着いたのか、記録が詳しくなる。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1893/11/18 (2436)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1893/ No.39)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙(1893年11月18日ヒンラップ投函。ドイツ着、翌1894年1月1日。マイクロフィルム293/ No.39)。ヒンラップ鉄道建設工区の作業事務所(Sektionhaus)の詳しい正面図と間取りを図入りで報告。正面幅14メートル, 奥行き12メートル。応接間を真ん中に両側に3つずつの部屋。その前にかなり広いベランダがある。

◆注: 土木建設技師の律儀さで、設計図を手紙に添付する。

1893/12/18 (2436)

文献3566, 62

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より(ヒンラップ)。コーラート線(km133からkm160地点)の設計と架橋の技術指導を行っていた同僚のドイツ人ケプラー(O.Kaeplers)が、肺病のため、赴任地ムオックレクで死亡、38歳。遺体をバンコクに運ぶ。Siam Observer and Daily Advertiser (15 December 1893)も、その死去を報。ヴァイラーが葬式を取り仕切る。葬式参列者はボック(Bock), ナイト(Knight), ミュンツ(Muntz)など。

◆新聞記事の切り抜きは、ヴァイラーがドイツの父親に宛てた手紙に同封されている。

1894/02/04 (2436)

文献3566, 64-65

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記より(ヒンラップ)。新しい赴任地ヒンラップでの生活。工区建設用の新しいオフィス兼住居が完成する。7つの部屋と67平方メートルのベランダがついている。趣味のため野菜畑も作った。自分の馬に食べさせる、かいば用の牧草地も作った。「ドイツにいる私の友人たちにこの牧歌的な生活を見せたら、さぞかし羨ましがらう。今日は、一日畑仕事をしていた」と記録。

◆以後、ヴァイラーは、数度バンコクに短期間戻っているが、1897年12月に工事がほぼ完了するまで、4年間のほぼすべてをこのヒンラップに滞在して土木工事を指揮した。

1894/03/03 (2436)

文献3054, 119

コーラート線の建設費の未払い分を巡って、イギリスのキャンベル社と鉄道局(ドイツ人が支配)とが激しく対立。イギリスは裁判に訴える。96万7519バーツの損害賠償を請求。結局、この日第一次判決、次いで3月19日に第二次判決。両方でタイ側に下された賠償支払金額は、結局19万8791バーツで済む。

1894/05/02 (2437)

BTWM 1930/05/10

この日から王立電灯局(Royal Electric Light Department)が事業を開始する。最初の事業は、オリエンタルホテルに電灯をつけることだったが、無事完了したので、今後拡大していく予定と報道。

◆注: 『バンコクタイムズ紙』(1894年5月2日-5日)の記事の再録。

1894/05/25 (2437)

ヴァイラーの手紙 (MDM 1894/ No.61)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙(1894年5月25日, ヒンラップ投函, ドイツ着7月12日)。これまでのコーラート線の建設の発足と歴史を詳しく報告。バンコク, アユタヤ, ヒンラップなどの工区建設の状況も報告する。高低差の図も添付。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1894/06/08a (2437) 文献3566, 72-73

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。これまでのコーラート線の歴史を詳しく記録する。1891年12月12日、イギリスの会社キャンベル社（Campbell Co.）が請負会社（Unternehmer）となる。1000万バーツの金額で5年間以内に建設を完了させるという契約。ヴァイラーが1893年2月に着任した当時、サラブリー工区の請負会社の代理人はディックス（Dix）。しかし問題を起こし、94年1月に辞任し、後任はイギリス人のナイト（Knight）。その他、請負会社が雇っている上級技師はミッチェル（Mitchell）。このような状態のため、請負会社（注、イギリス人）と鉄道局総裁（ドイツ人）の間では、絶えず食い違いが生じていると記録し、慨嘆する。

1894/06/08b (2437) 文献3566, 73

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。これまでのコーラート線の歴史（続き）。かつて故ケプラーが担当していたムオックレク工区担当エンジニア（Sektionsingenieur）には、デンマーク人の技師レーベック（Rahbeck）が任命された。また、コーラート＝ノーンカイ間の新しい建設工区には、イギリス人で鉄道局本部で働くギッティンズが任命される可能性が高いと記録（◆注：実際は別）。☆ギッティンズについて：ギッティンズはかつてカナダで鉄道建設に従事。6年間働いた後、タイ政府に北部線（バンコク＝チェンマイ）間の準備工事の技師として雇用される（ヴァイラーの日記 74ページ）。

1894/06/08c (2437) 文献3566, 74

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。これまでのコーラート線の歴史（続き）。中国人苦力について。

「私の工区では、現在はずかしく50名しか働いていない。雨を理由に人が集まらないが、これは明らかに単なる口実でしかない。中国人はお金になるなら何でもやる。私の工区では、昨年は1000人の中国人が働いていたこともあった。その時、彼らが膝まで田圃につかりながら、土を掘り、肩に担いで運んでいたのを、私は目撃している。だから、今回、中国人が集まらないのは、雨ではなく別のところに理由があるはずだ（注、給与の水準を指す）。（十分な給与を中国人苦力に払えない）請負会社の財政状態は、どうも逼迫しているに違いない」

1894/06/23 (2437) ヴァイラーの手紙 (MDM 1894/ No.65)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙（1894年6月23日、ヒンラップ投函）。これまでのタイのコーラート線建設の歴史を詳しく報告。工区建設の割り振りは次の6工区。

（1）バンコク工区（km 0－16 地点）、（2）チェンラック工区（Chiengrak, km 16－48）、（3）アユタヤ工区（km 48－80）、（4）パークプリュー工区（Pak Preo, km 80－130）、（5）ヒンラップ工区（km 130－145）、（6）ムオックレク工区（km 145－170）。

◆本書、表5－23に各工区と工区担当エンジニア、同補佐などの名前を明記（1893年、1897年）。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1894/07/02 (2437) 文献3054, 261

デンマーク人エンジニア, ウェステンホルツ (Aage Westenholz: サイアム電気会社社長や路面電車を経営) に対し、バンコク=チャルンパーシー運河経由=西タイのペップリーの鉄道建設コンセッションを供与する。条件は建設期間が5年以内、コンセッションは50年間、期限満了後は所有権を政府に返還するというもの。

☆しかし、思うように資金が集まらず着工を断念する。ウェステンホルツは、この権利をタイ人クロムマムーン・ナラーティッププラパンボン殿下\*に4万バーツで売却した。

พระเจ้านั่งยาเธอ กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงษ์

1894/10/03 (2437) ヴァイラーの手紙 (MDM 1894/ No.68)

ドイツ人技師ヴァイラーのタイからドイツの父親宛て手紙(1894年10月3日, ヒンラップ投函)。ヒンラップでの鉄道建設の中国人苦力の状況を報告。スケッチを添付。長パンツ(パーサロン)を穿き, 上半身裸の中国人(2名, 一人はニッパ椰子の帽子を被る)が土木作業に従事している図。当時の労働作業を知る上で極めて稀有な史料。ただしこの図に対する説明は判読不能。

1894/11/06 (2437) 文献3566, 77

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から(ヒンラップ)。新しい鉄道建設工区チャントック(Bausektion Chantuk: km 168からkm 200地点)の工区担当エンジニアに, 先月, イギリス人鉄道技師ギッティンズを任命したとの知らせが入った。

1894/11/14 (2437) ヴァイラーの手紙 (MDM) 日付不明

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの手紙: タイからドイツの父親宛。この手紙にヴァイラーが当時, 担当していた工区サラブリー(km 130からkm 145地点)の土木工事の進捗を示す地図(140センチの長さ)を添付。1キロメートルの地点毎に, 細かく土地の起伏が写しており, でこぼこをならして, 線路軌道の土台を作っている様子が記されている(末廣の模写あり)。この工区はコーラート高原の入り口のため, 緩い傾斜。そのため, 一定の傾斜角度を維持しながら整地していくのが, 基本的な作業。同年7月の手紙では, 作業に従事する中国人のスケッチを添付。半袖シャツに膝下までの短ズボンを穿いた苦力が, 両端にモッコを付けた天秤を肩に担ぎながら, 土木工事に従事している姿が描かれている。

1894/12/13 (2437) 文献3566, 78-79

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から(ヒンラップ)。11月28日, 土木大臣ピタヤーラープ親王(Prinz Bidyalap, 現国王の異母兄弟)が, ベートゲ鉄道局長を伴って, ヴァイラーのヒンラップ工区の視察に来る。km 130.7地点のタップクワン(Tapkwang)で迎える(注, ゲーンコーイはkm 123.3地点)。殿下は英語を話せるので, 彼に状況を説明したと日記に記す。

1894/95 (2437) 文献3517, 251

アユタヤー=ウッタラディット間の鉄道建設計画をマッカシー(J. McCarthy)が申請する。認可せず。

1894/95 (2437) 文献3517, 252

バンコク=バットンバン間の鉄道建設計画を、デンマーク人アンデルセン(W.H. Andersen)が申請する。結局、認可せず。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1895/01/28 (2437) 文献3517、252

バンコク＝ナコンパトム＝カーンチャナブリー間の鉄道建設計画をリシュリュウが申請する。認可せず。

1895/01 (2437) 文献3517、92；国立古文書館史料

鉄道建設の苦力労働者について。

\* 1895年当時、キャンベル社が雇用していた苦力は、土木工事の場合、1立方メートル20－25アット（64アット＝1パーツ）。熟練した労働者の場合には1・25パーツ／日を稼ぐ。

☆通常、熟練した労働者の場合、肩にもっこをかついで運ぶ量は0・05立方メートル。したがって、一日に運べる量は5立方メートルに達する。

◆原資料 NA 5 Yo, 5.6/17, Bethge to Bidyalabh, 3 January 1895

1895/01 (2437) 文献3517、251

バンコクと東部タイのアーンジン、ラヨーン間の鉄道建設計画をデンマーク人技師リシュリュウが申請するが、結局、認可せず。

1895/02/15 (2437) 文献3566、81

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。請負会社キャンベル社に対する不満。「工事の進展具合は思わしくない。キャンベル氏は昨年9月頃は、一生懸命やっていたが、その熱意はいまはないようだ。私も、この請負会社（キャンベル社）のもとで仕事をやっていくようだと、希望が持てそうにない。タイ政府が、契約を破棄できないのは、政治が絡んでいるからだ。インド（？ アジアのことか）の政治をめぐるイギリスとフランスの役割はきわめて大きいので、タイ政府は請負会社との契約をやめたとしても、それができないでいる」。

1895/04/09 (2438) ヴァイラーの手紙 (MDM 1894/ No.92)

ドイツ人技師ヴァイラーのバンコクからドイツ父親宛て手紙（1895年4月9日、ヒンラップ投函）。ヒンラップでの鉄道建設のインド人労働者の状況を報告。フンドシ姿、頭上にカゴを載せて土砂を運ぶ姿を添付。

1895/04/09a (2438) 文献3566、81-82

ヴァイラーの日記から。「鉄道建設請負人（注：イギリス人のキャンベル社）は、賃金支払への不満に端を発する中国人たちのボイコットに会って、試験的に南インドのタミール人を使い始めた。

23人のタミール人がいま仕事を始めている。彼らは褐色の膚をもち、中国人やタイ人と違って、荷物を肩にかつぐのではなく、頭にのせる。服は、私がこれまで見た中でもっとも原始的だ。彼らは背が高いが、その体付きはまるで少女のようで、前に使ったことのあるベンガル人と同じである。ベンガル人もそうであったが、タイの暑い気候にはそう長い時間は耐えられそうにない。この気候に辛抱できないのではないかと心配している」（続く）



1895/04/09b (2438)

文献3566, 82

ヴァイラーの日記から、「ある鉄道建設工区、例えば私の工区（サラブリー工区）では、民族学的に見てすこぶる興味深い現象がある。（鉄道建設に従事する労働者は）中国人、タイ人、ヒンディ人、クリングス（?）、ベンガル人、マレー人、アラビア人、日本人などが混じり合っている。午前中の仕事ぶりをみても、その宗教や生活習慣の違いを見ることができる。それに輪をかけて、ヨーロッパ人職員もイギリス人、ドイツ人、デンマーク人、スウェーデン人、オランダ人、イタリア人、フランス人、アメリカ人、オーストリア人、スイス人、ポルトガル人などがいる。まるで聖書に出てくる「バベルの塔」の話と同じだ。いろんな言語が入り乱れている点では、それ以上といえる」  
◆注：よくこれで建設できたものである。独立を守るための政治措置といべきか。

1895/05/06 (2438)

文献3517、252

バンコク＝チャチュンサオ間の鉄道建設をプラヤー・マハーヨータ（イギリス投資家の代理）が申請。認可せず。

1895/06/18 (2438)

文献3054, 124-126

ベートゲ鉄道局長、パーツ貨の価値下落を理由に、給与を現在の年1万7500パーツから2万5000パーツに引き上げを要求。聞き入れないなら、辞職すると要求。ドイツ大使館がこれを後押しする。タイ側には彼を解雇すべきとの強硬意見もあり。対イギリスとの関係で微妙な時期なので解雇できず、結局引き上げに応じた（?未確認）。

☆次期鉄道局局長（1900年から）となるゲーアツ（Hermann Gehrts）は、当時、技師責任者兼鉄道局事務局長\*の地位にあった。

หัวหน้าวิศวกร และเลขานุการ

1895/07/12 (2438)

文献3566, 82-83

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。タイではイギリス人エンジニアが大半を占めていると不満を日記に記す。土木省の例をとっても、マッカーシー、ケダー＝ソクラー間の鉄道建設を始めたダンロップ、今回の請負会社のムーレイ・キャンベルと、みんなイギリス人である。イギリスの会社の中でドイツ人も働いているが、現場監督者や機関車運転手（◆注：鉄道建設の資材を運ぶ機関車のことか。バンコク＝アユタヤーの開通は1897年）のような低い地位ばかりで、高い地位の職からは外されている。

◆注：ヴァイラーは、通常人名には必ずヘル Herr を付記するが、今回は呼び捨て。よほど腹にすえかねていたのだろう

1895/10/17a (2438)

宮崎滔天, 三十三年の夢

日本人のシャム移民計画について

\*宮崎滔天は、当時熊本郷里から東京にて、中国革命を夢想する（孫文に会うのは、1897年9月）。途中、神戸でタイへの移民を計画していた岩本千綱（1856-1920年）に会う。岩本が重病のため、彼に代わって急遽、宮崎が日本人移民をタイに連れていくことになる。当時、宮崎は中国に行けないならば、タイの中国人と付き合い、言葉を覚えると同時に、外から革命の気運を起こすことを考えた。受け入れは、岩本と行動を共にしていた石橋禹三郎（1869-98年、アメリカ留学、経済学、1894年よりタイに滞在、移民計画を進める）。当時、タイ側の協力者は農商務省大臣スラサックモントリー（53-55ページ）。

☆当初、広島島の移民会社と契約した移民希望者は100名。しかし、岩本の病気で出発が遅れたため、80名がハワイ行きに変更。結局、20名がタイに向かう。

1895/10/17b (2438)

宮崎滔天, 三十三年の夢

☆シャム移民計画（続き）／

☆10月4日、門司港出発、同9日、香港着。11日午後1時香港出発、17日午後8時頃、バンコク港に着（バンコクから母への手紙、10月21日付き、303ページ）。しかし、移民の到着が遅れたため、石橋の移民会社はすでに解散。そこでサラデーにあったスラサック候の家を訪ねて、善後策を相談する。

☆とりあえずバンコクの造船会社（◆注：おそらく Bangkok Dock Co.,Ltd.）に一時雇用が決まる。宮崎はあくまで農業植民を考えていたが、日本人移民は鉄道建設を希望する。以下引用。「然れども変り易きは人心なり。さきに余と浮沈生死を共にせんと誓ひし二十人の移民は、日本医生某の為に誘掖せられて、切りにタルラック（◆？ チェンラークのことか）の鉄道工事に至らんことを乞へり。賃銀の甚だ貴きが為なり。而して其賃銀の貴き所以は、しょう煙毒霧の身に適せざるものあり、土人と雖も避けて至らざるを以てなり。かつて日人の到りて服役したるもの、皆しょうれい（\*）の気に冒されて死亡したり。故に余の心堅く此行を允さざるに決し、百方利害を説いて論止すれども用いず」（61-62ページ）。

1895/10/17c (2438)

宮崎滔天, 三十三年の夢

☆シャム移民計画（続き）／宮崎は鉄道建設に赴くことを止めさせようとしたが、結局、6名がタルタックの建設現場に向かった（62ページ）。その後、宮崎はいったん日本へ帰り、本格的にタイへの農業移民の計画を進めようとする。そして、翌1896年春、末永節、平山周などと再び、タイへ渡航。ところが残っていた移民も6名の後を追って鉄道建設に赴き、病気に罹って瀕死の状態であることを目撃する。以下引用。

「然り、余等の上陸して事務所に入るや、二十人の移民中、十七名までも病んで寝ころぶを見たり。云ふ、余去って後、彼等皆余と絶縁して先発せる六人の後を逐ひ、鉄道工事に至りて、此惨状に陥り、辛うじて逃れ来れるなりと。……又況んや二日の間に三人も死亡するをや。否、悲惨はこれのみならざるなり」（82ページ）。宮崎自身もコレラに罹り、1896年7月、日本へ帰国。一時は植林事業などを犬養毅などに進言するが、以後、タイに渡航することはなかった。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1895/10/29 (2438) 文献3566, 84-85

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から(ヒンラップ)。「イギリス(の請負会社)が、私の工区の新しい請負代理人を新たに任命したが、すぐに仕事が嫌になってやめてしまった。皆やめていくのは、仕事が面白くないからだ。もっとも、現在のヒンラップの代理人に対しては、私は満足している」「現在の作業は、毎月土砂で1600立方メートルから1800立方メートルの規模でやっている。しかし、将来はできたら2000立方メートルまで増大させたい」

1895/10 (2438) 文献3517、252

サラブリー=ロムサック=ルーイ=チエンカン間の鉄道建設をゲリニ(Captain Gerini)が申請。認可せず。

1895/11/11 (2438) 文献3566, 85

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から(ヒンラップ)。2日前(11月9日)、国王陛下がサラブリー工区の視察に来訪された。ベートゲ鉄道局長とムーレイ・キャンベル氏が随行する。多数の皇子たちも一緒にやってきた。昼は、工区建設事務所(Sektionshaus)で休憩してもらう。

◆注：初めての国王視察なのに、その感激や印象は書かれていない。

1896/01/16 (2438) 文献3566, 85

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から(ヒンラップ)。1月10日から13日まで、パークブリュウ(サラブリー)工区の鉄道建設全体を視察する。ヴァイラー付きの職員と、手荷物を運ぶ2名の苦力を随伴。1月11日にはkm112からkm79までの視察を完了。それぞれの工区では、鉄道の駅も建設が始まっていると記録。

1896/06/17 (2439) 文献3517、252

バンコク=チエンマイ間の鉄道建設計画をアンストルサー(Keith Anstruther)が申請、ビルマとの接続を構想する。認可せず。

1896/08/06 (2439) 文献3054, 150-152

コーラート線の建築を請負っていたイギリスのキャンベル社との契約を全面破棄(実効は1897年11月15日から)。鉄道局(ドイツ)とキャンベル社との確執に終止符が打たれる。その前から、キャンベル社は、鉄橋建設費の見積りをめぐる鉄道局との対立を理由に、国際裁判に訴えていたが、キャンベル社側が敗訴した。

1896/08/06 (2439) 文献3065, 52-62 ; 文献3054, 516

タイ政府、イギリスのキャンベル社と結んだ1891年12月12日の契約を破棄する。キャンベル社が契約を履行していないことが破棄の理由(ベートゲ鉄道局長の1897年3月26日付け、国王に対するご報告より)。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1896/08 (2439) 文献3517、252

バーブンナーグ（コーラート線の途中）とロムサック間の鉄道建設計画を、土木技師フェルランド（Joseph Ferrando）が申請するが、結局、認可せず。

1896/09/04 (2439) 文献3566, 93

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。「最近、工区担当エンジニアの仕事は、前よりも増えてきている。もっとも、私は今の労働組織で満足しているが、資材がなかなか届かず、その到着を待っている状態だ。私の工区ではいま、200人が土木工事で働き、50名が別の仕事をしている。資材の運搬には問題があるようだ。そのため、運搬用に水牛2頭を、1頭44パーツで購入した。手押し車はまだ使っていないが、これもやってみる価値はある。水牛に必要な水がここでは不足しているのが問題だ」と日記に記す。

1896/09/07 (2439) 文献3517、252

ペップリー＝チュムボン＝クラ地峡＝ラノー間の鉄道建設計画をデンマーク人ショウ（Major G. Schau）が申請する。半島部におけるイギリスの影響拡大を恐れて、1896年9月15日に国王はこの申請を却下した。

1896/09/11 (2439) 文献3517、252

バンコク＝レームテーン（東部タイ・チョンブリー地区）の鉄道建設計画をデンマーク人技師リシュリュウが申請する。認可せず。

1896/09/14 (2439) 文献3054, 261-262

クロムマムーン・ナラーティップ、デンマーク人のウエステンホルツが計画した路線を変更して、バンコク＝ペップリー線の新しい建設計画を国王に提出。10月3日、再度上奏文を提出。  
☆ラーマ5世王、10月3日に、ペップリー線は個人の便宜ではなく国土の利益保全を優先させなければならぬと、この提案を拒否。結局、政府（鉄道局）がこの事業を直接行なうことに決定。  
☆なお、クロムマムーン・ナラーティップは、ドイツの大手商社マークウォルド社（Messrs. Markward Co., Ltd.）、その代理店であるリックマーズ社（Rickmers）と、建設請負・資材購入の面で仮契約を結んでいた（文献3054, 268-269）。ラーマ5世王はドイツの影響拡大を警戒、認可を撤回する。

1896/09/23 (2439) 文献3517、252；国立古文書館史料

バンコク＝チュライ＝クラ地峡の鉄道建設をソートン（Sir Edward Thorton）ほか申請する。チュライとクラ地峡に当初は、大規模な港の建設も構想していた。ただし、申請グループは、投資に対する6%利益の補償、半島部全域における海運と鉱山の独占権の付与などを同時に要求。1年半の議論の末、認可しないことを決定。

◆原資料：NA 5 Yotha, 5.2/14

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1896/09/26 (2439)

文献3517、253；国立古文書館史料

バンコク＝チェンマイ間の鉄道建設計画をニューマン (W.H. Newman) とブランデル (Moss Blundell) が申請。この建設計画はロンドンの金融グループ (George Cawston, James Livesey, Greenwood and Co., Ltd.) が後押しをしていた。イギリス外交局も支援。結局、一年半後に政府は申請を却下する。

◆原資料：NA 5 Yotha, 5.2/6

1896/10/01 (2439)

文献3517、253

バンコク＝ウッタラディット間の鉄道建設計画をマッカシー (J. McCarthy) が申請する。認可せず。

1896/10/12 (2439)

文献3517、253

バンコク＝チャチュンサオ間の鉄道建設計画を、プラヤー・ンガムムアン、ザビエル (C.W. Xabiel)、アメリカ人技師ベンネット (L.E. Bennett) が申請する。さらに、1986年11月30日には、バンコク＝プラーチンブリー間の建設計画に変更。しかし結局、認可せず。

1896/10/22 (2439)

文献3517、253；国立古文書館史料

バンコク＝バーンマハーチャイ (サムットサーコン) の鉄道建設計画をザビエル (Louis Maria Xavier) が申請する。

\*当初、投資資金の目処に問題があり、国王は認可を見合わせた。しかし、1901年5月17日、国王はジャワへ旅行する直前に認可を与える。

\*認可ののち、ドイツの金融グループがタイ人のプラヤー・ピパットコーサーを介してザビエルに圧力をかけ、この権利をデンマーク人の「ターチン鉄道会社」に譲渡させた。

◆原資料：NA 5 Yotha, 5.2/13；5.8/1 and 4

1896/10/26 (2439)

文献3517、253

ランシット運河＝ナコンナーヨック＝プラーチン＝ガビンブリー間の鉄道建設計画をフェルランド (Joseph Ferrando) が申請する。結局、認可せず。

1896/11/04 (2439)

文献3566, 94-95

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から (ヒンラップ)。「まもなくコーラートでの鉄道建設が始まる。イタリア人1名とベルリンの技術学校で学んだタイ人1名 (\*) が、この鉄道建設を指揮することになった。昨日、このふたりがヒンラップに到着した。コーラートでの建設が始まると、私の所で働いている苦力を連れていかれる可能性がある、それがいまの心配の種だ」(注、この記録を見ると、あちこちの工区で同時に建設を開始していたことが分かる)

◆注：イタリア人はカノーヴァ (Canova)、タイ人はプラ・ラムパイポンボリパット (Phra Ramphaiphong-boriphat) を指す。Bangkok Times, Directory for Bangkok and Siam for 1897

พระราไพพงษ์บริพัตร

1896/12/22 (2439)

文献3556, 29

サラブリー (パークプリュウ) のヒンラップまで鉄道建設が進む。

ラーマ5世王がヒンラップ工区をご視察、ヴァイラーなどドイツ人技師が随行する。

1896/12/24 (2439)

文献3566, 97-98

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。国王一行20名が3台の客車に乗って、ヒンラップの建設工事現場まで来訪、視察される。国王はお召し列車に乗ってくる。（◆注：まだアユタヤーまで開通していないが、ヒンラップまでは一応列車運行が可能であったということか？）。視察は午後5時から6時半まで続く。皇子たちのほか、土木大臣ピタヤーラーブ殿下\*、警察局長官ルワン・アマンが同行。日が暮れると、そそくさと帰って行かれた。国王は、私の工区の建設状況に好印象をもたれたようだと言記に記す。

1896 (2439)

文献5110、127-128

鉄道建設の苦力労働者について。

\*コーラート線の「バンコク工区」の場合。3人分で、月当たり賃金支払い総額は1893年が60パーツ、1896年が50パーツ。

\*コーラート線の「ヒンラップ工区」の場合。3人分で、月当たり賃金支払い総額は、1893年が80パーツ、1896年が50パーツ。

（出所）

1896 (2439)

宮崎滔天、三十三年の夢、80

中国人苦力労働者の様子

\*宮崎滔天は、1896年、再度タイに渡航するが、香港でバンコク行きの船がない。そこで、シンガポール経由のバンコク行きの「荷物船」に便乗することになった。船賃はわずか12円。この船に1000人の中国人苦力が乗っており、彼らと航路を共にした宮崎は、じつにその様子をリアルに描いている。以下引用。

「然り、最初の苦痛は身動きのならぬ事なり。続いて来るは阿片の臭気なり。床虫の襲撃なり。放屁の悪気なり。南櫻生（八戸氏）は復もや半死人となれり。南天子（前田氏）はタマラヌタマラヌと泣声を発せり。既にして前日暴風の余波次第に高く、船は風なきに躍り出せり。ゲブゲブの声は恰も戦場の喇叭の如くに船の上下に響き渡れり。飽まで食詰めたる苦力は無遠慮に吐き散らせり。豚群の露店は一変して八百屋店の競進会となれり。猛虎の勇ありし彼等は青菜の如くなり来れり。既にして居小便をやらすなり。用意の竹筒に尻をまくつて糞を垂るるなり。糞竹筒は倒るるなり。大小便と嘔吐物とは波を作って船内を洗ふなり。加ふるに放屁阿片の臭気を以てす。猶加ふるに赤道直下の熱気の之れを蒸すあり。苦や名状す可からず」（宮崎滔天著、宮崎龍介・衛藤藩吉校注『三十三年の夢』＜東洋文庫＞、平凡社、1967年、80ページ）

1897/01/25 (2439)

文献3517、254

アユタヤー＝チエンマイ（チャオプラヤー川沿岸線）の建設計画をボルネオ社（The Borneo Company）、コーストン（George Cawston and Associates）、クレヴァン社（Cravens, Dribs, Horton, Nasle Co., Ltd.）が組織するコンソシアムが申請する。結局、認可せず。

1897/01/29a (2439)

文献3566, 99-100

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。1月22日、プラチャック殿下が、メコン川のノーンカーイからバンコクに向かう旅行の途中にヒンラップに立ち寄る。プラチャック殿下は、フランス植民地領と境界を接するタイの諸州の知事を務めており、1893年のタイとフランスの衝突の時も、知事だった。彼はそのため、フランスに悪感情を抱いている一方、かつてフランスを破ったことのあるドイツ人に対しては、よい感情を持っている」

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1897/01/29b (2439) 文献3566, 99-100

ドイツ人鉄道技師ヴェイラーの日記から(ヒンラップ)。昨日(1月28日)、コーラートに向かうダムロン親王の一行がヒンラップに立ち寄った。彼らは工区建設事務所で昼食をとったが、その準備は私がした。食事の時、ダムロン親王は私に上座に座るように言ってくれた。右隣に皇子が座り、その横にコーラートの知事ブラー・パーシットが、また左隣にはサラブリーの知事プラ・ラーチャワリンがそれぞれ座った。」「小屋の前には沢山の馬や荷物運搬人が集結し、まるで絵に書いたような豪華さだった。荷物の一部は、線路に沿って象が運んでいた。ダムロン親王は親英的立場で知られ、私達とキャンベル社の間の抗争でも(注、裁判を指す)、イギリス人の肩をもった。そのことについて、彼がどういう考えを持っているのか知れたかったが、彼は何も話さなかった。彼との対話は余り面白くはなかった」

1897/02 (2439) 文献3517、254

ランシット運河の南部からナコンナーヨック間の路面電車の建設計画を、サーイ・サニットウォンが申請し、認可される。

1897/03/26 (2439) 文献3526 (RSRS 1897)、1

バンコク=アユタヤー間の開通式を、ご国王・王妃列席のもとで行う。この日をもって鉄道元年とする。

1897/03/26 (2439) PKPS Vol. 16. 300-307: N6

「ナコンラーチャーシーマー線 バンコクとアユタヤー間の鉄道開通とアユタヤー州長官の開通に関する布告(ラッタナコーシン暦116年)」

\*バンコク=アユタヤー間の鉄道開通式典の様子が詳しく描かれている。3月26日、午前10時から15人の僧侶により儀式をしめやかに執り行う。国王夫妻のほか、ピッチャーラーブ土木大臣\*、ベートゲ鉄道局長、土木省や鉄道局の職員が列席。ベートゲ局長が国王に建設の状況をご報告。

การเปิดทางรถไฟนครราชสีมาระหว่างกรุงเทพฯ กับกรุงเก่า และเปิดที่ว่าการข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลกรุงเก่า (ร.ศ. ๑๑๖), พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหมื่นพิทยาลงกรณ์เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ

1897/03/26 (2439) 文献3040, 1-2

バンコク=アユタヤー線71キロ開通式。ラーマ5世王・王妃出席、金と銀の大釘を最後のレールの北端の枕木(国王)と、南端の枕木(王妃)にそれぞれ打ち込む。バンコクからアユタヤーまで試乗。以後、この日をタイ鉄道局(もしくは国鉄)の開設記念日と決定する。

☆3月28日より運行開始。1日4往復、7つの駅を建設。

1897/03/26 (2439) 文献3065, 52-62

「ラッタナコーシン暦115年 バンコクからアユタヤーに至る鉄道開通に関するベートゲの国王へのご報告上奏文」。全文を収録。これに対する国王のご返事は<文献3065, 63-64>に全文を収録。

คำกราบบังคมทูลของมิสเตอร์เบทเกในการเปิดทางรถไฟกรุงเทพมาถึงกรุงเก่า ร.ศ. ๑๑๕

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1897/03/26 (2439)

文献3065, 52-62 ; 文献3054, 517

เบตง鉄道局長の1897年3月26日付け、国王に対するご報告より。

☆建設費の1600万バーツは、他国と比べて少なく済んでいる。コーラート線（アユタヤー）までは、キロ当り6万2000バーツ。これに対して、インドは同13万2000バーツ、ブラジルは15万5000バーツ、日本の狭軌道は12万5620バーツ、蘭印は11万560バーツ。これを見ても、タイの建設費はきわめて安い。当初、建設請負人（キャンベル社）が行なった見積り、180万ポンドと比べても、44%の安さで工事を終えている。

◆詳しい別表あり（週刊バンコクタイムズ紙より）

1897/03/26 (2439)

文献3065, 52-62 ; 文献3054, 518

เบตง鉄道局長の1897年3月26日付け、国王に対するご報告より。

☆バンコク＝アユタヤー間は双方の駅から毎日2便。午前6時45分と午後3時15分の2回出発。乗車賃はキロ当り1等が4アット、2等が2アット、3等が1アット。3歳から12までは半額料金。3歳未満はただ。頻繁に利用する乗客に対しては、50%引きのサービスも行なう。

◆注：これに従うと、アユタヤーまでの乗車賃は3等の場合、72アット（1バーツ＝64アット）になる。

1897/03/26c (2439)

文献3065, 38-41

「ラッタナコーシン暦115年 バンコクからアユタヤーに至る鉄道開通に関する土木省の布告」。布告全文を収録。

◆開通の様子についての詳しい記録は、＜文献3065, 42-48＞に収録されている。一方、土木大臣・皇弟クロムマムーン・ピタヤラープブリティターダー親王のアユタヤーまでの開通に際しての国王への報告・上奏文は＜文献3065, 49-51＞に収録。

ประกาศกระทรวงโยธาธิการเปิดการเดินรถจากกรุงเทพฯถึงกรุงเก่า ร.ศ. ๑๑๕

1897/03/28 (2439)

文献3526 (RSRS 1897)、1

バンコク＝アユタヤー間の列車運行を開始する。バンコク、およびアユタヤーからそれぞれ1日2便とする。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1897/03/28 (2439)

BTWM 1933/03/25

"Thirty-six Years Ago: Railway to Ayuthia Opened." 開通したバンコク＝アユタヤー線の時刻表（3月17日告示、3月28日より実効）。

\*下り2本（バンコク発 午前6時45分と午後3時19分）、上り2本（アユタヤー発 午前6時41分と午後3時15分）の計4本。

\*バンコク発 午前6時14分の場合：駅名、距離、発車時刻は次のとおり。

(1) Bangkok 0 km, 6.45 a.m.; (2) Bang Sue 6.55 km, 6.58 a.m., (3) Lak Si 16.30 km, 7.19 a.m.; (4) Lak Hok 24.90 km, 7.37 a.m.; (5) Klong Rangsit 28.00 km, 7.41 a.m.; (6) Cheingrak 36.10 km, 8.09 a.m.; (7) Ban Pa In 56.45 km, 8.54 a.m.; (8) Ayuthia 69.55 km, 9.20 a.m. (到着)

◆注：『週刊バンコクタイムズ紙』（1933年3月25日付け）が、当時の鉄道局の時刻表告示をそのまま複製し掲載する。

1897/04/01 (2440)

文献3526 (RSRS 1897) 付表F

鉄道局の職員数（最初）は、運輸部（Traffic Staff）が35名、工場・機関車部（Workshop and Locomotive Staff）が21名の合計56名と報告。

◆注：詳しい職種別分布表は、本書の表V-25参照。

1897/07/07 (2440)

文献3566, 102

鉄道局長ヴァイラーの日記より（Siam Free Press からの抜き書き）。1897年現在、タイ政府お雇い外国人の分布は次のとおり。イギリス人54名（あらゆる政府の部局に及んでいる）、デンマーク人20名（海運に係る主要な部局）、ドイツ人18名（鉄道と郵便電信）、ベルギー人9名（外交関係と司法）、イタリア人7名。そのほかに、オランダ人、アメリカ人、オーストリア人、ポルトガル人、スイス人などがいる。ただし、フランス人はひとりもいないと記録。

1897/09/18 (2440)

文献3566, 103

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。12月19日をもって今の仕事を辞めたいという手紙をバンコクに送ったと日記に記す。

◆注：仕事はまだ完成していない。健康を害したため。

1897/10/01 (2440)

PKPS Vol. 16. 112-125: N5

「サヤーム鉄道管理規則（ラッタナコーシン暦116年）」

\*全文32条。年間通しの「定期」を他人が不法に使用した場合、30バーツ以下の罰金（3条）、切符の買い忘れ、乗り越しは始発からの運賃を払う（4、5条）、意図的に只乗りした場合、50バーツ以下の罰金（8条）、列車に座席がないため乗車しなかった場合、3時間以内なら金銭を返済する（9条）、列車内は禁煙、違反者は5バーツ以下の罰金（12条）、酔っ払って他の乗客に迷惑をかけた場合、10バーツ以下の罰金（13条）、乗務員の仕事を妨害した場合、50バーツ以下の罰金（14条）、婦人専用車への男性の無断乗り込みは50バーツ以下の罰金、列車内での持ち込み品で、盗難に鉄道局が責任もたない品物の数々（25条）、危険物、腐敗したものの持ち込み禁止（27条）など、細かく規則を決める。

ข้อบังคับของทางรถไฟ กรุงเทพมหานคร (ร.ศ. ๑๑๖)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1897/10/01 (2440) 文献3065, 65-77

「ラッタナコーシン暦116年 サヤーム鉄道管理規則」を公布。その全文を収録。

ข้อบังคับของทางรถไฟหลวง ร.ศ. ๑๑๖

1897/10/15 (2440) PKPS Vol. 16. 322-323: N7

「ナコンラーチャーシーマー線、アユタヤーからゲンコーイ間の鉄道開通に関する布告（ラッタナコーシン暦116年）」

ประกาศเปิดการเดินรถไฟสายนครราชสีมาต่อจากกรุงเก่าถึงแก่งคอย (ร.ศ. ๑๑๖)

1897/11/01 (2440) 文献3526 (RSRS 1897)、1 ; 文献3518、98

バンコク=ゲンコーイ間 (km 125・03 地点) が開通。列車1便が往復する。

1897/11/07 (2440) 文献3566, 103

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。「私の後任を務めるのはハンガリー人（◆注：名前は明記せず）で、私と年齢が一緒だ。パーデンとヘッセン（Hessen）で鉄道の仕事をやっていたが、ヘッセンでローンズ上級技師（Oberbaurat Rohns）と知り合い、それが縁でタイに来ることになったと聞いた。彼はこの仕事をうまく完成させるだろう。私が自分自身で完成させたかったが、結局12月に辞める決心をした。それに肝臓や脾臓が痛むので、気候の違う所で休養をする必要があるように思う」と記録する。

1897/11/15 (2440) 文献3517、73-74 ; 文献3518、125

タイ政府とキャンベル社の間のコーラート線をめぐる係争（1）

☆1897年4月15日／タイ政府は紛糾するイギリスのキャンベル社との問題を解決するために、蘭領東インド（インドネシア）の土木（公共事業）長官を退任したばかりのボッセ（Herr Marinus Jacob van Bosse）を裁定者に任命する。

☆1897年11月15日／ボッセは両者の言い分を聞いたあと、キャンベル社が主張する900万パーツ（50万ポンド）の損害賠償請求を退け、タイ政府＝鉄道局の主張である、（1）キャンベル社との契約破棄と（2）5万133パーツ（3000ポンド）の損害賠償支払いを妥当とする勧告を行う。ただしキャンベル社に対しては、建設請負い契約に伴う未払い分（Retention Fund）57万8223パーツを支払うこと

◆原資料：NA5 Yo, 5.3/10 Bethge to Bidyalap, 22 December 1897)

☆1898年1月26日を見よ。

1897/11/23 (2440) 文献3566, 104

土木大臣とベートゲ鉄道局長がヒンラップ工区を視察。

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から（ヒンラップ）。11月1日、賑やかにアユタヤー＝ゲンコーイ間（km 69からkm 123 地点）の開通式が行なわれ。その後、11月24日には、ゲンコーイ＝ヒンラップ間（km 123からkm 140 地点）が開通。11月23日には土木大臣ピタヤーラーブ殿下夫妻とベートゲ鉄道局長がヒンラップ鉄道建設工区を訪問してくれた。殿下は自分で写真を撮っていた。今後はさらにパークチョン（km 175 地点）をめざして工事が続けられると記録。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1897/11/24 (2440)

文献3526 (RSRS 1897)、1

ゲンコーイ=ヒンラップ間が開通する。週2便。日曜日と水曜日に運行。

1897/12/14 (2440)

文献3566, 104-105

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から(バンコク)。ヴァイラー技師、赴任地のヒンラップから鉄道を使ってバンコクへ戻る。「12月12日(日曜日), km140.8地点にあるヒンラップの駅から、午前11時半、定刻どおりに発車した列車に乗った。その前に、近くの小高い丘の上に登り、これまで私が働いてきた工区の全貌を眺めた。午後5時50分、ダイヤ通りにバンコクの駅へ到着した」と記録。

☆その後、ヴァイラーはバンコクに約1週間滞在、国王のヨーロッパからの帰国歓迎式典などを見た後、12月20日頃(?)、バンコクを離れて帰国の旅につく。

1897/12/24 (2440)

文献3566, 106

ドイツ人鉄道技師ヴァイラーの日記から(船上)。蒸気船「テーウォン号」の船上。バンコクを離れる前に「ドイツ人クラブ」を訪れる。会員数は約50名、建物はタイ人貴族の屋敷を利用。初期ルネッサンス様式の建物を真似てしていると記録。

1897/12 (2440)

文献3560, 13

1897年末現在、機関車6両、客車27両、貨物車58両を所有。

1897a (2440)

文献3505、550-554 (Bennett: 1906)

ベンネット (Bennett, L.E.) の記録 (Railroads and Transportation in Siam, in *The Railroad Gazette*, June 1, 1906)。コーラート線建設の状況を詳しく伝える(1)

☆ベンネットの略歴 (p.550)

アメリカ人土木技師。1893年にコーラート線の建設に従事、1897年までキャンベルの建設請負い会社で働く。その後、農務省に雇用され、運河、灌漑事業の見積り作業を行う。また、宮殿の照明器具やモーターの据え付けなどにも活躍した。1899年、在タイ・アメリカ領事館の副領事に任命される。

☆イギリスとドイツの角逐 (p.550)

「コーラート線の建設請負い入札にあたって、ドイツ側はベートゲの鉄道局長任命を強く主張。ドイツ領事官の希望どおりベートゲが採用された。このことにより、ドイツ側はイギリスの請負い会社が雇う土木エンジニアと測量技師の双方を監督する権限を獲得した。両者の間の激しい対抗は建設が始まる前から存在し、ドイツの総領事は、イギリスの請負い人を監視するためにドイツ人技師を雇うことが賢明な策であると、国王を説得することに成功した」

◆注：その結果、両者の対立は激化。1896年に請負い会社は解約。1899年まで係争が続いた。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1897b (2440)

文献3505、550-554 (Bennett: 1906)

ベンネット (Bennett, L.E.) の記録。コーラート線建設の状況を詳しく伝える (2)

☆橋の材料 (p.551)

政府は投資に対して3・5%の収益を保証。1マイル当たり4万ドルの経費がかかる。

\*構造物は石材かチーク材を主に使用する。橋は土台部分が鉄鋼と石材で、上部構造はレンガづくり。このレンガの大半は中国でつくってこれを輸入した。

1897c (2440)

文献3505、550-554 (Bennett: 1906)

ベンネット (Bennett, L.E.) の記録。コーラート線建設の状況を詳しく伝える (3) ☆建設工事の悲惨な状況、中国人苦力とアル中のヨーロッパ人技師 (p.552)

\*築堤作業は乾いた土の部分でしかできない。蛇や爬虫類が工事現場の近くに建てた苦力用の小屋や資材置き場に逃げてくることが判明する。裸足の苦力たちはこれにひどく狼狽し、かぎ付きの竹で対処しなければならなかった。

\*バンコクから100マイル北上すると環境はがらりと変わってジャングルとなる。・・・マラリア熱で多数の白人のエンジニアやフォアマンが死ぬか、あるいは救命のために国外へ送りださねばならなかった。また、苦力の場合には数百名が病気で死に、残ったものも逃げ出したりした。

そのため、請負人は中国から直接苦力を輸入し、友人達と接触して悪い評判を聞きつける前に、地方の建設現場に送りだすことが必要だった。

\*あるドイツ人エンジニアは建設をとおして現場にとどまったが、あの気候のもとでは平均的な人間を殺すに十分なほどの瓶ビールを絶えず飲まずにはすまなかった。彼はなんとか生き延びたが、それでも朝食の前からもう飲み始めたのである。

1897d (2440)

文献3505、550-554 (Bennett: 1906)

ベンネット (Bennett, L.E.) の記録。コーラート線建設の状況を詳しく伝える (4) ☆中国人苦力の雇用条件／出来高制 (p.552)

「The labour used on construction was almost entirely Chinese. They worked by piece work or contract wherever it was possible. A good Chinese coolie would carry in two baskets balanced on a pole on the shoulder nearly 2 cu. ft. of earth or clay and dump it into an earth embankment. Good men could carry as much as 5 cubic meters or 6 1/2 cu. yds. per day, at a cost of about 9 cents a cu. yd.」

◆注：1立方ヤード 9セント。1日6・5立方ヤード。したがって、仕事のできる中国人苦力の場合には、1日の出来高賃金は58・5セント。この当時、1メキシコドルは4ー4・5パーツ。したがって換算すると、2パーツ／日というきわめて高い日当となる。

1897e (2440)

文献3505、550-554 (Bennett: 1906)

ベンネット (Bennett, L.E.) の記録。コーラート線建設の状況を詳しく伝える (5) ☆米（粳）輸送における鉄道と水運のコスト比較 (p.552)。

「仮に、20トン・クラスのボートで粳を搬送し、3名の乗組員にそれぞれ月10ドルの賃金を支払ったとする。また、このボートは100マイルを月に2回航海すると仮定すると、40トン（2回分）の粳の搬送には、賃金に30ドル、修理と減価償却費に月10ドルが必要となり、精米所引渡し時の輸送費は最高トン当たり1ドルとなる。鉄道ではとてもこの運賃では利益がでないから、（ボートと比べた場合）あきらかに不利となる」。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1898/01/08 (2440)

BTWM 1898/01/08

" The Railway Arbitration : Rumoured Victory for the Government"

タイ政府とキャンベル社のコーラート線建設契約をめぐる抗争。

『週刊バンコクタイムズ紙』が、タイ政府とキャンベル社のコーラート線をめぐる係争の仲裁について、見通しの記事を掲載。1891年12月にキャンベル社は建設を開始し、5年以内の建設完了を契約した。しかし、思うように建設ははかどらず、1896年8月にタイ政府は契約破棄を通告。キャンベル社はこれに対して、900万バーツの損害賠償を請求。一方、タイ政府は67万バーツの未払い分とは別に、5万バーツの違約金の支払いで和解を提案し、両者の主張は完全に対立した。その後、事態の調査のため、2名の外国人 (Sir Guilford Molesworth, Herr Lange) が来タイ、オランダ人のボッセ (van Bosse) を調停者に任命した。調停のためにかかる費用だけでも、タイ政府は12万バーツ、キャンベル社は25万バーツの支出が必要と見積もられている。

1898/01/26 (2440)

文献3517、73-74 ; 文献3518、125

タイ政府とキャンベル社の間のコーラート線をめぐる係争 (2)

\*1897年11月15日の項目を参照。そこから続く。

☆1898年1月26日 / イギリス外交局 (British Foreign Office) はこれを不服とし、「キャンベル氏のケースは、現在のような不満足な状況にとどめるべきではない」という見解をタイ政府に伝え、圧力をかける。ローリンジャックムン法律顧問は、これを不当として抗議する。結局、国王はピタヤラーブ土木大臣を更迭して、テウェートを新土木大臣 (非王族) に任命した (p.74)

☆1899年2月の項目に続く。

1898/01/31 (2440)

文献3526 (RSRS 1897)

バンコク=ゲンコーイ間で貨物列車の運行を開始する。

1898/01/31 (2440)

文献3005, 12

バンコク=ゲンコーイ間、貨物列車を運行開始。

1898/02/16 (2440)

BTWM 1898/02/16

" The Railway Police"

\*コーラート線の延長に伴う事態の対応のために、鉄道警察官を増員。1898年度 (ラッタナコーシン暦117年) に1万5000バーツの予算を新たに計上する。同警察官は Local Government Department ではなく、鉄道局 (Royal Railway Department) の管轄下に置く。

1898/02/24 (2440)

文献3517、84 ; 文献3518、126 (注10)

大臣会議で、主要な鉄道路線の建設、運営は鉄道局 (Royal Railway Department) が直接行うことを決定する。ただし、それ以外のマイナーな鉄道については、外国人の参加を認めるが、方式はビルマで採用しているものと同じで、イギリス人投資家に有利。

◆原資料 : FO 69/193 "Creville to Salisbury. 9 March 1898"

1898/03/03 (2440)

文献3517、98

コーラート線、ムオックレクまで開通する。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1898/03/27 (2440) 文献3005, 12**

ラーマ5世王、イギリス留学中の皇子ブラチャットチャイヤコン（クロムマムーン・ガムペンペット アッカラヨーティン、後の初代タイ人鉄道局総裁）に鉄道、土木の勉強を命じる。

**1898/03/31 (2440) 文献3526 (RSRS 1897) 付表F**

鉄道局の職員数（2年目）は、運輸部（Traffic Staff）が53名（うち駅長は第1級駅が3名、第2級駅が6名、第3級駅が5名）、工場・機関車部（Workshop and Locomotive Staff）が31名（うち機関手は6名）の合計84名に増加する。

◆注：詳しい職種別分布表は、本書表V-25参照。

**1898/03 (2440) 文献3526 (RSRS 1897)、2**

『第1回 鉄道局年次事業報告書』のなかで、「三等車の乗車賃を下げないかぎり、乗客数の伸びは望めない」とベートゲ鉄道局長が悲観的な見通しを述べる。

☆1897年度の旅客数実績は27万6747人、1日平均758人、1列車当り128人。

☆運賃：バンコク＝アユタヤー間が、km当り3等が1アット、2等が2アット、1等が4アット。アユタヤー＝ゲンコーイ間は、km当り3等が2アット、2等が4アット、1等が6アットの料金。ただし3歳未満の幼児は無料、3歳から12歳までは半額の子供料金とする。

☆第1回年次事業報告書の付録の財務データは、運輸部長（Traffic Superintendent）であるドイツ人シュネル（F. Schnerr）が署名。

**1898/03 (2440) 文献3526 (RSRS 1897)、4**

**第1回 鉄道局／年次事業報告書の「経営組織」について。**

☆鉄道局の組織は次のとおり。

\*鉄道局長（Director General of Railways）、同代理（Substitute）、出納部長（Chief Controller later Chief Cashier）の下に、

（1）列車運行の営業を統括する運輸事業部長（Traffic Superintendent）

（2）機関車の運転、修理、客車の修理などを統括する機関車部長（Locomotive Superintendent）の2名を置く。

◆なお、このほかに鉄道建設を担当する区間担当エンジニア（Section Engineer）、技師長（Chief Engineer）が存在するが、事業報告書では報告されていない。

**1898/03 (2440) 文献3517、87；国立古文書館史料**

**1898年3月末（及び1896年4月）現在のタイ鉄道局の国籍別職員の構成。**

\*合計90名（1896年4月は51名）。タイ人25名（19名）、イギリス人28名（9名）、ドイツ人15名（8名）、デンマーク人6名（3名）、オランダ人5名（6名）、オーストリア人4名（1名）、ポルトガル人3名（3名）、アメリカ人2名（0名）、イタリア人1名（0名）、スウェーデン人1名（0名）、フランス人0名（1名）、スイス人0名（1名）。

☆別表作成、本書の表V-24を参照のこと。

◆原資料 NA5 Yo, 5.6/17, "Report D #5... for 1 April 1896 to 31 March 1898"

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1898/04/11 (2441)

PKPS Vol. 16. 352-353: N8

「サヤーム鉄道管理規則補遺（ラッタナコーシン暦 117 年）」

\*アヘンの鉄道敷地内、列車内持ち込み禁止と罰則規程。最近、鉄道敷地内でのアヘンの不法売買が増えているので、鉄道管理規則を補充する。

\*不法所持がわかった場合、全部のアヘンの没収とその市場価格の半分の罰金を科す。逆に係官にアヘンの不法所持を通報して逮捕した場合、通報者は没収アヘンの市場価格の 25% の報奨金を与えられる。

ประกาศเพิ่มเติมข้อบังคับของทางรถไฟ กรุงสยาม (ร.ศ. ๑๑๗)

1898/04/11 (2441)

PKPS Vol. 16. 359-368: N9

「乗車賃を払う必要のない切符発行に関する鉄道局のための土木省大臣布告（ラッタナコーシン暦 117 年）」

\*乗車賃支払い不要の職位。当時の鉄道局の職制の法律的呼称が判明する。

(1) 鉄道局長、(2) セクションエンジニア（工区建設担当技師）、(3) 経理部長、(4) 運輸部長、(5) 鉄道工場長、(6) 倉庫管理課長、(7) 駅収入検査官、列車検査官、(8) 鉄道局医師、(9) 電信検査官、(10) 検査官、車掌

กฎเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการสำหรับกรมรถไฟหลวง ว่าด้วยการจำหน่ายตั๋วใบอนุญาตให้โดยสารรถไฟไม่ต้องเสียเงิน (ร.ศ. ๑๑๗), ๑. เจ้ากรมรถไฟ, ๒. อธิบดีเนียบนายเชกชั้น, ๓. สมุหบาญชีใหญ่, ๔. เจ้าพนักงานใหญ่ ผู้จัดการเดินรถไฟ, ๕. เจ้าพนักงานใหญ่ ผู้จัดการโรงงานทำการรถไฟ, ๖. หัวหน้ากองรักษาศักดิ์, ๗. เจ้าพนักงานตรวจการโทรเลข, ๑๐. นายตรวจการ

1898/04/12 (2441)

BTWM 1898/04/12

" Progress on the Korat Railway: The Fever Season " コーラート線鉄道建設労働者の状況

\*バンコクタイムズ紙、コーラート線の建設地区で熱病が発生し、支障をきたしていると報道。「先月 31 日に大きな嵐が起り、現在も大雨が続いている。そうした中、多くのラオス人、中国人の鉄道建設労働者が熱病に倒れており、熱病のもっともひどい地区では（鉄道建設労働者を含めて）1 日当たり 13 名の割合で死者がでている。こうした病気のために人頭税の徴集もままならない」

◆1 日、13 名の割合が正しい報告かどうか、要注意。

1898/05/07 (2441)

文献 3517、254 ; 国立古文書館史料

バンコク = ペップリー間の鉄道建設計画をデンマーク人技師キンチ (P.B.C. Kinch) が申請する。計画ではタイ政府の資金でまず建設し、完成後、政府から運営権のリースを得ようとするもの。結局、認可せず。

◆原資料 : NA 5 Yotha, 5.2/18

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1898/08 (2441)

BTWM 1898/09/08

" Siamese Princes Abroad : An English Tour and Its Objects." บราชาต殿下 (1881年生まれ、ラーマ5世王の第35子。のち鉄道局総裁、商務運輸大臣)、ペンパッタナボン殿下 (1882年生まれ、第38子。のち農業副大臣補佐) 殿下、ウッチัยชัย殿下 (1883年生まれ、第42子。のち海軍司令官、参謀総長) の英留学組3名が、イギリスのエンジニアリングに関する視察旅行を行なう。

☆บราชาต殿下はすでに18カ月、ハロウ校で勉強。国王からエンジニアリングの勉強を命じられる。クラーク (H.G. Atkinson Clark) が付き添い役となつて、8月6日から14日、イギリス各地で視察旅行を行なう。

\* 8月6日/イトンを出発。バーケンヘッドで造船所見学 (Laird's Shipbuilding Works at Birkenhead)、リバプールへ

\* 8月10日/完成したばかりの鉄道を見学 (Heaton Lodge & Wortley railway line)

\* 8月11日/蒸気機関の工場 (steam plough works; Messrs. Jphn Fowler & Company)

◆注: 各皇子の経歴は末廣調査。人名はすべて誤った表記。

1898/11 (2441)

文献3517、94; BTWM 1898/11/04 ; イギリス領事官報告

鉄道建設の苦力労働者、エンジニアの病死について。

"Health on the Railway Works." Bangkok Times.

1897年から1898年の間に、山岳地帯では、毎月16-18%の罹病率に加えて、2091名の苦力のうち約9%が死亡したと、鉄道局直属の医師ヘイズ (Dr. Heyward Hays) が報告する。

☆1900年のイギリス領事報告では、コーラート線の建設中に、数千人の苦力の死者がでたと報告。また、少なくとも19名のイギリス人技師と11名のその他ヨーロッパ人が死亡したと報告。

◆原資料 British Consular Report: Siam 1900, p.11)

1898/12/30 (2441)

文献3517、254

バンコク=ラートブリー=ペップリー間の鉄道建設計画をアメリカ人技師ベンネット (L.E. Bennett) が申請する。この計画は、アメリカの在タイ領事官ハミルトン・キング (Hamilton King) の後押しも得ていた。結局、認可せず。

1899/01 (2441)

文献3517、102-103

鉄道院 (Railway Board) の新設を提案。

\* イギリス人財務顧問リベットカルナック (Rivett-Carnac, Financial Adviser、もとビルマ財政官 Accountant-General of Burma) が、従来の鉄道局に代えて、新たに鉄道院 (Railway Board) の新設を提案する。この鉄道院は鉄道局長、大蔵大臣、土木大臣、財務顧問、英系香港上海銀行のタイ支店長の5名から構成する。ドイツ人が支配する鉄道局の影響力を削減するための画策。

◆注: ドイツの総領事、ベートゲ鉄道局長はこの案に反対する。国王も結局、この案を却下する。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1899/02 (2441)

文献3517、74-75 ; 文献3518、125

タイ政府とキャンベル社の間のコーラート線をめぐる係争(3)

☆1897年11月のボッセの調停案に対して、イギリスは同意せず、イギリスの首相やサールスベリー外務次官の友人であるクラーク (Sir Edward Clarke) を1899年2月、新たな裁定者に任命した。クラークはボッセの提案を再検討し、タイ政府は5万バーツではなく、275万バーツ(16万ポンド)の賠償を支払うべきであると勧告する(1901年3月28日)

◆原資料: Telegram Prasiddhi to Dewawongse, 30 March 1901, NA5 Krasuwang Yotha 5.3/15

◆タイはイギリスとの対立を恐れて、この提案を結局、受諾した。

1899/03/04 (2441)

BTWM 1904/09/14

"An Old Railway Concession" ダンロップへの鉄道建設認可を廃棄にする。

\*1891年3月にソクラー=ケダー間の鉄道建設のコンセッションを、イギリス人のダンロップ (Charles Dunlop) に与えたが、8年以内に完工して建設を完了させるという契約条項を守ることができなかったため、1899年3月4日に、タイ政府はコンセッションを廃棄した。

1899/03/04 (2441)

PKPS Vol. 16. 540-541: N10

「イギリス人ダンロップに与えたソクラー、サイブリー (ケダー) 間の鉄道建設のコンセッションを廃棄する土木省の布告」。

\*1891年3月4日、シンガポールのチャールダンロップ (Charles Dunlop) と、タイ政府の代表、土木大臣グロムクン・ナリットサナラーヌワットティウォン殿下の間で、ソクラー国とサイブリー国間の鉄道建設をめぐる契約を結ぶ。この契約の第8条では8年以内に建設を完了させることを明記。建設が実施されないため、1899年3月4日、契約を破棄する土木大臣の布告が発表される。(出所「ソクラー、サイブリー両国の鉄道建設契約書の廃棄に関する土木省布告(ラッタナコーシン暦117年)」)

พระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุน นครานุวัตติวงศ์

ประกาศกระทรวงโยธาธิการ ว่าด้วยยกเลิกหนังสือสัญญาทำทางรถไฟแขวงเมืองสงขลาและเมืองไทรบุรี (ร.ศ. ๑๑๗)

1899/03/23 (2441)

BTWM 1935/03/23

コーラート線建設の延長工事で、レールの最先端がコーラートから15 km以内の地点にまで達した。すでに耕作者たちは鉄道が彼らの産物を運搬することに感謝を示している。

This extension, and the means it affords of tapping an important agricultural district marks a distinct advance in the usefulness of the country's first State Railway.

1899/03a (2441)

文献3527 (RSRS 1898)

『第2回 鉄道局年次事業報告書』のなかで、ベートゲ鉄道局長がスタッフの病気、人材不足について訴える。

"Several times we got into serious trouble through sickness of both the traffic and engine personnel, and the traffic could only be kept up with the great difficulty. I must further point out, that the maintaining of a proper traffic staff at the salaries, which we pay to the men, will not be possible without a pension law."

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1899/03b (2441) 文献3527 (RSRS 1898)、2-3

鉄道収入の国際比較。

\*『第2回 鉄道局年次事業報告書』のなかで、ベートゲ鉄道局長がキロメートル当りの鉄道収入の国際比較を行い、営業成績の順調なことを強調、イギリス側の「コーラート線は非効率」という批判に反論する。

☆1898年度のkm当り収入はタイの場合、3486バーツ。一方、ビルマ鉄道の場合、最初の5年間(1876-1880年)の平均はkm当り3370バーツ。17年後の1897年に6200バーツによりやうく増加。

インド鉄道の場合には、1853年に開通。1860年当時で、km当り3250バーツ。1897年現在、7560バーツ。ただし、日本の鉄道は、1874年当時(東京=横浜開通は1872年)、km当り2万2700バーツとタイの6倍以上の収入となっている。これは主として人口密度の違いであると説明する。

1899/04/25 (2442) 文献3517、98

コーラート線が、パークチョンまで開通する。

1899/05 (2442) BTWM 1899/05/01

"The Moulmein-Siam Railway." エルギン卿(Lord Elgin)が、1898年にモウルメインを訪問し、モウルメイン=タイ領=ミヤワディ間の鉄道建設計画を語る。これによって、未利用の膨大な地域の木材が輸送可能となり、テナセリウム、モウルメイン地域の繁栄につながると構想。

☆タイ領は、150マイル離れたラヘーン(ターク)まで建設。その後、400マイル離れたバンコクまでつなげようという計画。

☆物価：家畜はチェンマイから現在年間5000頭。チェンマイの卸値は1頭当たり15-30ルピー、他方、モウルメインでは1頭につき35-45ルピーで売買されている。

1899/05 (2442) BTWM 1899/05/06、7-8

"The French in Siam : How badly they have played their cards." チェンマイ線建設の可能性を詳しく論じる。

☆バンコク=チェンマイ間はタイの中でもっとも豊かな地域であり、そこらじゅうでコメを作っている。鉄道を建設すれば、コメをはじめ地方の産物をバンコクに搬送することが可能となる。

☆コメの値段：バンコクではトン当たり5ポンド10シリング。一方、チェンマイでは自分の家で精米したものが2ポンド以下。

(1897年現在、チェンマイの初は100匁当たり25-35ルピー。チェンマイからバンコクの運賃は1マイル1トン当たり半ペニー。したがって、トン当たり13シリング4ペニーとなる。

1899/06/29 (2442) 文献3517、86 ; 国立古文書館史料

大臣会議で、鉄道建設の「基本3原則」を決定する(重要)。

\*主要路線を政府直屬とする。(1)主要路線、すなわちコーラート(ナコンラーチャシーマー)線、チェンマイに延びる予定の北部線、マラヤ半島に延びる南部線の幹線鉄道は、すべて鉄道局が建設する。

(2)東部タイ地域のように、外国勢力がバンコクを攻撃する際に利用する恐れのある地域での鉄道建設は禁止する。(3)その他の鉄道路線については、民間企業の建設を認める。

◆原資料 NA 5 Yo, 5.2/19、Minutes of Cabinet Meeting, 29 June 1899.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1899/06 (2442)

文献3527 (RSRS 1898)

『第2回鉄道局年次事業報告書(ラッタナコーシン暦117年、1898-99年)』を、ベートゲ鉄道局長が土木大臣宛てに提出する。同報告書は、さらに土木大臣から国王(7月)に奏上された。

1899/07/08 (2442)

PKPS Vol. 17. 67-68: N11

「ベップリー線鉄道建設用地に関する土木省布告(ラッタナコーシン暦118年)」

\*ベップリー線の鉄道用地指定のあとは、線路の両脇各15ワ(30メートル)は、鉄道関連施設の建設などのために、住民のチャップチョン(土地占取)を禁止する。また、鉄道指定用地の売買、名義変更、譲渡は鉄道局の事前許可がない場合、行えない。

\*指定用地で土地所有者の間で価格が合意した場合には、鉄道局長に報告し、その同意を求める。合意しない場合には、第3者が調停にたち、裁定者(Phu Tatsinchai)を設定する。この裁定者の権限は絶対的なものである。

ประกาศกระทรวงโยธาธิการเรื่องที่ดินสร้างทางรถไฟสายเพ็ชรบุรี (ร.ศ. ๑๑๘)

1899/07/08 (2442)

文献3006, 13

南部線(バンコクノーイ=ベップリー間)建設に着工する。完工は1903年6月(文献301, 11は4月完工となっている)。標準軌ではなく狭軌(メートル軌)を採用する。

1899/09 (2442)

文献3517、88-89 ; 国立古文書館史料

タイ人技師の最初の海外鉄道研修派遣。

タイ人土木技師ルアン・ラムパイボン(Luang Ramphaiponboriphat)を、イギリスに鉄道研修ならびに鉄道局のヨーロッパ代理人のため派遣する。

<背景>ベートゲ鉄道局長は、イギリス人の顧問技師ブランデル(Moss Blundell, Consulting Engineer and Purchase Agent in Europe)と対立。1898年夏にブランデルを汚職その他の疑惑で解雇しようとする。これに対してイギリス総領事が抵抗、新しいイギリス人技師顧問を送り込む画策を行う。結局、ベートゲ鉄道局長は顧問技師と同格の、ただし別の職名でドイツ人レーベイン(Herr Rehbein of Leipzig)を雇用。ただし、これは暫定措置とし、国王にタイ人技師のヨーロッパ派遣を提案した。

◆注: ベートゲは、ベルリンにあるシャルロテンブルグ技術院を卒業し、タイに帰国後、鉄道局に入ってコーラート線の建設に従事していたルアン・ラムパイボンに白羽の矢をあてる。国王はただちにこの申し入れを承認した。

หลวงรำไพพงษ์บริพัตร

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1899/11 (2442)

文献3517、91-92 ; 国立古文書館史料

コーラート線の鉄道建設の苦力労働者について。

☆非熟練労働はタイ人、熟練労働は中国人苦力が行う。コーラート線は、55 km地点までは東北タイのタイ人（ラオス系）が担当した。ジャングルの切り開きのほか、土砂の運搬は女性も参加。

☆山岳地帯に入ると、重労働の岩の切りくずし、熱病の猖獗などがありタイ人を集めにくい。タイ人は橋柱の建設、コンクリートの混合、建設資材の運搬などにもっぱら従事する。1899年当時、約0・625パーツの日当。

☆キャンベル社も鉄道局も中国人よりは、監督者に対して臆病で、かつひとたび訓練すれば規則に従順なタイ人の方を好んで雇用しようとした。一方、中国人苦力の場合には、「出来高払い賃金」が原則である。

◆原資料 NA 5 Yo, 5.6/1 Gehrts to Bethge, 13 January 1899; NA 5 Yo, 5.6/35 Bethge to Minister of Pubric Works, 7 November 1899.

1899/12/04 (2442)

PKPS Vol. 17. 118-121: N12

「ペップリー線鉄道建設土地買収に関する勅律（ラッタナコーシン暦118年）」

\*鉄道用地収用のために、土木係官（Khaluang Yotha）1名と、地方係官（Khaluang Thongthi）1名を任命すること。以下、ほかの路線でも同じ。

ประกาศพระราชกฤษฎีกาในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายเพ็ชรบุรี (ร.ศ. ๑๑๘),  
ข้าหลวงโยธา, ข้าหลวงท้องที่

1899 (2442)

文献3065, 93

「ラッタナコーシン暦118年 ゲンコーイとパークチョーン間の鉄道開通に関する土木省の説明」。全文を収録。

แจ้งความกระทรวงโยธาธิการเปิดการเดินระหว่างแก่งคอย ปากช่อง ร.ศ. ๑๑๘

1899 (2442)

文献3065, 98-99

「ラッタナコーシン暦118年 国王の北部線建設のご視察に関する報告」、全文を収録。

1900/01/12 (2442)

BTWM 1936/01/18 (Original 1900/01/12)

バンコク路面電車（Bangkok Tramways Co.,Ltd.）、パークナム鉄道会社（Paknam Railway Co.,Ltd.）、サイアム電気会社（Siam Electricity Company）の3つの会社が合併すると報道。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1900/01/18 (2442) PKPS Vol. 17. 144-145: N13**

「เพ็ญปรี-線鉄道建設土地収容のための担当官任命に関する土木省布告（ラッタナコーシン暦 1188年）」

\*1899年12月4日の土木省布告にしたがって、鉄道用地収用係官2名を任命する。土木係官は鉄道局技師のルワン・ラッターチャンプラチャック\*、地方係官は巡察局次官ルワン・ノラパックプルッティコーン\*の2名。

ประกาศกระทรวงโยธาธิการเรื่องตั้งข้าหลวงจัดการที่ดินในการสร้างทางรถไฟสายเพ็ญบุรี (ร.ศ. ๑๑๘), หลวงรดาจากรประจักษ์ อินยนิเยกรมรถไฟ, หลวงนรพรคพฤฒิกร ปลัดกรมกองตระเวน

**1900/03/15 (2442) BTWM 1900/03/15**

"Railways and Tramways in Siam"

\*アメリカの領事官報告からの抜粋。「1889年から馬車による交通は始まったが、鉄道はパークナム線が1893年（4月11日-末廣）にまず開通し、その後1897年にバンコク=コーラート線の一部が開通した。この建設に要した資材はすべてイギリス、ドイツ、ベルギーの製品で賄った。バーンメージー（◆注：バーンパーチャー）から分岐してチェンマイに至る400マイルの鉄道はすでに事業が開始され、最初の50マイル（1マイル=1.6キロ）の第1区間は現在、建設中である」

「一方、路面電車の方は、1887年にシンジケートがコンセッションを取得。1889年に馬車を導入し、のち1892年からトロリーシステムへ転換した。この路面電車は車両、機械、電線をアメリカから購入し、レールはヨーロッパから調達した」

**1900/03 (2442) 文献3528 (RSRS 1899)**

『第3回 鉄道局年次事業報告書』のなかで、ベートゲ鉄道局長がスタッフの不足を訴える。

☆「運輸部の1899年度のスタッフ数は60名で、前年度1898年度の63名から減った。これは、列車運行本数が増えたにもかかわらず、適当な人材がいないことにもとづく。また、バンコクを離れて地方の駅の業務につかせるのも大変難しい」と指摘する。

**1900/04/11 (2443) 文献 ドイツ人名録, 186**

初代鉄道局長ベートゲ、在任期間中にバンコクでコレラにより病死。替わりにゲーアツを第二代目鉄道局長に任命する。

**1900/04 (2443) BTWM 1904/09/30; 文献3531 (RSRS 1903)**

"Royal State Railways: The Traffic Report, Pechaburi Line" ペ็ญปรี-線の建設について。『第7回 鉄道局年次事業報告書』より。

\*この月からペ็ญปรี-線の建設を開始する。メートル軌で、バンコクノイ駅=ペ็ญปรี-駅間 151kmの距離。

◆注：完成は1903年3月31日。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๘

1900/04 (2443) 文献3065, 100

「ラッタナコーシン暦119年 ベートゲ氏の死去とゲーアツ氏を鉄道局長に新たに任命することに関する土木省の布告」。布告全文を収録。

ประกาศกระทรวงโยธาธิการเรื่องมิตเตอร์เบทเทถึงแก่กรรม ตั้งมิตเตอร์เกิส เป็นเจ้ากรมรถไฟ  
แทน ร.ศ. ๑๑๙

1900/05/03a (2443) BTWM 1904/07/06

"The Director-General of Railway"

\* ベートゲ鉄道局長の死去に伴い、ヘルマン・ゲーアツ (Hermann Gehrts) 鉄道局技師長が、第2代目の鉄道局長に任命される。就任当時、コーラート線、ロップリー線が309 km、ペップリー線が151 km、計460 kmの営業キロだった。以後、北部線の延長を総指揮する。

1900/05/03b (2443) BTWM 1904/07/06

"The Director-General of Railway" ヘルマン・ゲーアツ第2代鉄道局長の経歴 (1854-1914)

\* ゲーアツ (Hermann Gehrts) は、1893年1月 (◆注: 2月18日のまちがい) タイに到着。バンコク建設工区 (コーラート線の最初の建設工区) の担当責任者、及び技術サービス局の技術総責任者 (Superintending Engineer in charge of Technical Office) に任命される。

\* 1894年9月28日、ローンズ (Oberbaura Rohns) の死去に伴い、局長秘書兼技師長 (Secretary and Chief Engineer) に任命される。技師長はアズマン (Asmann)、ローンズについて3番目。

\* 1900年5月3日、第2代目の鉄道局長に任命。北部線の延長を総指揮する。

\* 1901年1月初めから4月終わりまで北タイ各地を視察旅行。ウッタラディットからムアン・プレー経由ではなく、ラコンに抜けるルートを決定する。1903年と1904年にピサヌロークへ2回、ウッタラディットへ1回、それぞれ視察旅行。

\* 1904年7月6日、11年半の勤務のあと鉄道局を退職。「デリー号」に乗ってインド経由、ドイツへの帰国の旅にでる。鉄道局長の後任はヴァイラー (Luis Weiler)。

1900/08/09a (2443) BTMW 1900/08/09 ; 文献3528 (RSRS 1899)

"The Railway Report" 『第3回 鉄道局/年次事業報告書 (1899年度)』の要約をバンコクタイムズ紙が報道 (1)。

\* バンコク=アユタヤー間の鉄道貨物輸送は、河川輸送と競合するため伸びていない。バンコクの手前バーンスー駅とアユタヤーのひとつ手前バーンポー駅の積み荷は173トン。これに対し、両駅とバンコク、アユタヤー駅を除いたあとの駅での積み荷はわずかに3トン。ゲーアツ鉄道局長は危機感をつのらせ、何らかの対策を講じないと鉄道発展は将来望めないと進言した。

\* バンコクからパークプリウまでの家畜運賃、水牛1頭、従来1-6バーツを3バーツに統一。

\* 貨物輸送収入の内訳。1899年度 17万7144バーツ。うち粃3万3943バーツ、家畜8746バーツ、その他貨物7万741バーツ、鉄道資材6万3723バーツ。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1900/08/09b (2443) BTMW 1900/08/09 ; 文献3528 (RSRS 1899)

『第3回 鉄道局年次事業報告書(1899年度)』の要約をバンコク・タイムズ紙が報道(2)。

\*乗客昇降数、もっとも多い月(3月)1863名/日、もっとも少ない月(9月)1046名。乗車率は51・2%。荷物の積み降ろしに手間取り、時間どおり発着しないという問題があると報告。

\*バンコク=アユタヤー間の乗車賃。アユタヤーまではキロ当たり1アット。アユタヤーを越える場合にはキロ当たり2アット。2等客車はその倍のレート。これに対して、まもなく通しでキロ当たり1・5アット(3等)の乗車賃を設定する予定。

1900/11/11 (2443) 文献3529 (RSRS 1900)、1

コーラート線の列車運行を開始する。1日1便。11月10日までは、鉄道建設資材運搬列車が、旅客や貨物の運送も兼ねていた。

1900/11/11 (2443) 文献3040, 11

コーラート線, ゲンコーイ=ナコンラーチャーシーマー(コーラート)間の全長139キロが開通。これコーラート線は全線開通する。

แก้ภัย, นครราชสีมา

1900/12/14 (2443) BTWM 1900/12/14

"The Railway Tenders" 鉄道建設をめぐる英独の角逐

\*イギリス人、バンコクタイムズ紙に、鉄道資材の入札への不満を投書で訴える。「読者からタイムズ紙編集部へ: イギリスの製造業者が鉄道資材をシャムに提供できないのは、他の注文に掛かり切りになっているからだという話は本当かどうか、教えを請いたい。じっさいの理由は、ドイツ人の鉄道局職員が資材の注文を仕切っているために、入札が正常に行われていないからではないのか」

1900/12/21 (2443) 文献3529 (RSRS 1900)、1

国王と王妃の御臨席のもと、コーラート線の開通式を行う。

◆建設工事そのものは、1900年10月に完工していた。

1900/12/21 (2443) 文献3003, 176

コーラート線の開通式にラーマ5世王、王妃がご臨席。両陛下はバンコクからコーラートまで試乗。総工費は1758万5000バーツ、総距離数は264キロに達する。

1900/12 (2443) 文献3065, 100-110

「ラッタナコーシン暦119年 ナコンラーチャーシーマー(コーラート)線開通に関するご報告」。報告書全文を収録。

☆土木大臣によるコーラート線開通の報告・上奏文と、それに対する国王のご返事は<文献311, 111-116>に全文収録。

รายงานการเสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา ร.ศ. ๑๑๙

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ. ๒๓๙๘-๒๔๔๔

1901/01/14 (2443) BTWM 1901/01/14

"Siam's Railways: A French Appreciation" in *Courrier d'Haiphong*, ฝรั่งเศส人がコーラート線  
開通に危惧。

☆レミール (Mr. Ch. Lemire) が、コーラート線、ロブリー線の開通に対して、フランス人政治家に警  
告を発する。

\* コーラートは膨大な交易の中継地であり、コーラート線が通じたことで、noonkai から ubon に至  
る (フランスが権益をもつ) 地域の交易は、この新しい鉄道によって 支配されるだろう

\* この建設がタイ人のみによって実施されたならば、あまり問題はない。東北タイは、土地開発であれ、  
農業、工業、金融であれ、外国人に対するコンセッションはまずわれわれフランス人にのみ与えられるこ  
とを忘れるべきではないと主張。ただし、『週刊バンコクタイムズ紙』は、何も事実を知らないフランス  
人政治家への警告だろうとコメントする。。

1901/02/05 (2443) BTWM 1901/02/05

ヨーロッパ人の鉄道局スタッフ、ヨハネス (Johannes) が、ペブリー線のバーンボン地区で、タイ人  
(中国人?) に殺される。普段から彼は人使いが荒いと言われていた。

\* 2月6日 殺人犯人 アイ・ニンを逮捕する。彼は村長の息子。

1901/02/26 (2443) PKPS Vol. 17. 627-628: N16

「バーンボン地区内のペブリー線土地買収のための土木係官と地方係官の任命に関する布告 (ラッタナ  
コーシン暦 119 年)」

\* 土木係官は鉄道局セクションエンジニア補佐のチュンヘダー (◆? 外国人) \*、地方係官は西部郡長の  
ルワン・ポラホマサーン\*

ประกาศตั้งข้าหลวงโยธาและข้าหลวงท้องถิ่นจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายเพ็ชรบุรีในแขวงบ้านโป่ง  
(ร.ศ. ๑๑๙), มีสเตอร์ขุนเขเดอ ผู้ช่วยชักชั้นอินเฮอร์เนียร์กรมรถไฟ, หลวงพรหมสาร นาย  
อำเภอตัวนก

1901/03/01 (2443) 文献3529 (RSRS 1900)、Annex F.

ヨーロッパ人 (ドイツ人) の機関手が給水車によじのぼって墜落。折からとおりかかった貨物車に轢か  
れて死亡。

1901/03/22 (2443) PKPS Vol. 17. 570-571: N15

「ペブリー線鉄道建設の土地に関する土木省布告 (ラッタナコーシン暦 119 年)」

ประกาศกระทรวงโยธาธิการเรื่องที่ดินในการสร้างทางรถไฟสายเพ็ชรบุรี (ร.ศ. ๑๑๙)



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1901/03/28 (2443)

文献3517、76-77；文献3518、125-126

タイ政府とキャンベル社の間のコーラート線をめぐる係争（４）

<経緯>\*1897年11月のボッセの調停案に対してイギリス側は同意せず、クラーク（Sir Edward Clarke）を1899年2月、新裁定者に任命。

\*1900年3月3日。クラークはボッセの提案を再検討し、当事者の聞き取りを再度行うことを決定する。

\*この当時、ベートゲはコレラに罹って病床にある。

☆1901年3月28日。クラークは、タイ政府に5万パーツではなく275万パーツ（16万ポンド）という巨額の賠償を新たに勧告する。

◆原資料：Telegram Prasiddhi to Dewawongse, 30 March 1901, NA5 Krasuwang Yotha 5.3/15

\*タイ政府は、クラークの新提案を受け入れて、275万パーツの賠償金を支払うことに同意したが、「この決定は、イギリスとの戦争に発展する動きを回避するための一種の貢ぎ物であった」（Holmの解釈）。ただし、こうした不公正に対しては、チュラーロンコーン王がのちに非難を込めてコメントしている（4月7日付け電報を参照）。

1901/03 (2443)

BTWM 1902/07/25

"Siam's State Railway: Administration" 鉄道局の職員について 『第4回鉄道局年次事業報告書』より。

\*1900年度（ラッタナコーシン暦119年度）の鉄道局の職員数は、運輸部（Traffic Control Department）は80名、機関車部（Locomotives Department）は25名、技術サービス部は不明。

1901/03 (2443)

文献3529（RSRS 1900）、6

『第4回 鉄道局年次事業報告書』のなかで、鉄道局長ゲーアツ（H. Gehrts, Director General of Railways）が、効率的な鉄道運営の困難さを訴える。コーラート線のジャングルにおける熱病が原因と報告。

"The difficulty in maintaining an efficient traffic service has increased during the year under report, owing to the unhealthiness of the newly opened mountainous part of the Korat line, where jungle fever is prevalent amongst the employees."

☆鉄道局スタッフの数は、コーラート線の開通のため、運輸部が60名から80名、機関車部が20名から25名にそれぞれ増加と報告。

◆注：1897年以降の部門別職種別スタッフ数の推移は、本書の表V-25を参照。

1901/04/01 (2444)

文献3529（RSRS 1900）、2

全線の乗車運賃を改訂する。従来の1等、2等、3等に対して、新たに4等を設置。一般旅客の需要に応える。新料金体系は、バンコク＝コーラート間が、km当り、1等が4・5アット、2等が3アット、3等が2アット。4等は、バンコク＝アユタヤー間が0・9アット、アユタヤー＝コーラート間が1・4アット。これにより、最低の乗車賃は、バンコク＝アユタヤー間で0・6アット、アユタヤー＝コーラート間で0・1アットの引き下げとなった。なお、同日から、「山間部特別運賃制度」も導入する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1901/04/01 (2444) 文献3040, 11

北部線、バーンパーチー=ロップリー間の全長43キロが開通。

บ้านภาษี, ลพบุรี

1901/04/30 (2444) BTWM 1901/04/30

"A New Rice Mill" ボルネオ社 (The Borneo Company) が新しい機械精米所を完成。同社の製材所の近くに立地。ボルネオ社の支配人キンチ (E.H. Kinch) (◆注: キンチは鉄道建設計画をしばしば申請した人物の一人)、同社の主任技師ブラック (J.K. Black, superintending engineer)、その他タイの地元の精米エンジニアや友人が参加して開業式を行う。

☆精米所の設備: 工場と倉庫は完全に別にする。両者は木造であるが、エンジン室はレンガづくり、ボイラー室は鉄製の部屋になっている。ランカシャー製の2つのボイラーは、長さ30フィート、直径が7フィート。

\*エンジンは600 i.h.p. the driving wheel having a diameter of 18 feet with a weight of 12 tons. The length of stroke is 48 inches, the engine working 60 revolutions per minute.

\*工場はダウソン社 (Messrs. Dowson and Taylor) のスプリングラーを備え付け、電気をつけている。生産能力は、粳5000トン、1等米白米2万4000トン、24時間操業である。これらの精米用機械はダグラス社 (Messrs. Douglas and Grant of Kirkcaldy) から3万5000ポンドで購入したもよう。

1901/04 (2444) BTWM 1904/07/06

"The Director-General of Railway"

ゲーアツ鉄道局長が北部線延長路線決定のため、4カ月弱に及ぶ北タイ視察旅行に出発。

1901年1月初めから4月末まで約4カ月。

\*出発当時、ロップリー=パークナムポ (ナコンサワン) 区間でレールを敷設中。また、パークナムポ=ピッサヌローク区間では土木築堤工事と架橋工事、さらにピッサヌローク=ウッタラディット、ラコン・ラムパーン区間では測量を実施中であつた。調査地、視察旅行は次のとおり。パークナムポからラヘーン (ターク県)、ムアン・ターン (Muang Tern)、ラコン・ラムパーン、チエンマイ。さらにムアン・ンガオ、パヤオ、チエンラーイまで行き、チエンセンでメコン川を横切り帰途の旅に。ウィエンパーパオ、チエンマイ、ラムパーン、プレー、ウッタラディット、ピッサヌロークと回る。4月末にバンコクへ戻る。ムアン・プレー経由ではなく、ラムパーンに直接抜ける路線を最終的に決定する。

\*1903年と1904年には、ピッサヌローク2回、ウッタラディット1回、視察旅行を実施。

1901/05/25 (2444) BTWM 1901/05/25

"The Proposed Light Railway"

ハンスレイ (C. Hunsley) が、ブラブッタパート軽便鉄道の事業化調査を開始すると報道。ナラーティップ親王がコンセッションを取得したもので、ロップリー線のバーンガモットからブラブッタパートを越えてプラナラーイ王の旧宮殿へとつながる路線で、総距離は35キロ。

1901/05/31 (2444) BTWM 1901/05/25

"The Proposed Light Railway" バンコク=アユタヤー間の旅客輸送は、鉄道が完全に河川輸送を駆逐したと報道。ただし鉄道の運賃は1バーツ (4サルン)、河川ボートの方は3サルン。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1901/06/18 (2444)**

**BTWM 1901/07/17**

**"French Indo-Chinese Railways" トンキン＝雲南鉄道建設計画。**

\*インドシナ総督とフランスの銀行団の間で交わされた、トンキン＝雲南間鉄道建設の計画がフランス政府によって承認される。今後は国会の承認が必要となる。ラオケイ (Laokay) から雲南まで 468 km。ハイフォンからラオケイは 385 km。ハイフォンから雲南までの全線は、75 年間の権利。

**1901/07/08 (2444)**

**BTWM 1901/07/08**

**"Railway Notes: Vacancies and Changes"** 鉄道局の経理担当のパターノット (Paternott) が死去したため、後任として、コーラート線のセクションエンジニアの書記であるダッセン (J.D.Dossen) を任命する予定と報道。ダッセンはかつてラングーンで銀行の仕事をやっていた経験がある。

**1901/09/26 (2444)**

**BTWM 1901/09/26**

**鉄道建設並びに賠償金の支出について。**

\*1900年12月末までに、少なくとも2100万バーツが過去10年間の鉄道建設に使用された。これらの資金は国の財政収入から充当されている。このほかに、1901年1月から3月31日までに、キャンベル社との調停に280万バーツ、1901年度の建設に200万バーツが使用される。結局、1901年度までに合計2700万バーツという膨大な資金を使用することになると『財務顧問報告』が報告。

**1901/10/09 (2444)**

**BTWM 1901/11/26**

**"Siam's State Railways: Reply to the Financial Adviser"** イギリス財務顧問の批判に対して、ドイツ人鉄道局長が反論。

\*イギリス人の財務顧問報告書による鉄道局 (R.R.D.) の鉄道建設の批判に対して、ゲーアツ鉄道局長がただちに反論を行う。その全文を『週刊バンコクタイムズ紙』が掲載。ゲーアツ鉄道局長は、他国の初期の建設費の数字を一覧として掲げ、タイの場合が決して高くなく、むしろはるかに良好であることを強調する。

☆キロメートル当りの建設費 (バーツ) は、イギリス (1892年) 48万1280、ドイツ (1893年) 21万2000、アメリカ (1892年) 13万6900、インド (1892年) 13万2400、ブラジル (1888年) 15万5170、日本 (1893年) 12万5620、ジャワ (1890年) 11万560、タイ (1900年) 7万2000。

◆注：1902年1月7日に掲載された『バンコクタイムズ紙』の読者の反論も参照。

**1901/10/10a (2444)**

**BTWM 1901/10/10**

**"Affairs in Siam: Railways, A Times Correspondent at Bangkok"** コーラート線建設苦力について

\*「バンコク＝コーラート間が2カ月前にようやく開通した。この建設には人命、資金、時間、訴訟 (タイ政府とキャンベル社の係争を指す) のいずれをとっても、多大な損失を伴った。コーラート線は長さにして260キロメートルにすぎないが、建設には8年間以上を要し、その間に32名のヨーロッパ人と7000名以上の苦力の死者を出した」

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1901/10/10b (2444) BTWM 1901/10/10**

"Affairs in Siam: Railways, A Times Correspondent at Bangkok"

\* 現在、鉄道局の給与支払い総額は2万2000ポンドに達する。一方、建設費用は12万ポンド。この状況でなすべきことは、財政不足のため十分な仕事がない以上、過剰なスタッフを解雇することであるとバンコクタイムズ紙が報道。

◆注：暗にドイツ人技師の解雇を示唆？

\* 北部線の調査が現在、始まっているが、建設スタッフの主たる関心はむしろ南部線の新規建設の方に向かっている。

**1901/10/10c (2444) BTWM 1901/10/10**

"Affairs in Siam: Railways, A Times Correspondent at Bangkok" キロ当たり建設費の推計。

\* 建設費は105万5100ポンド。1キロ当り3981ポンド。また、キャンベル社との間の係争により16万1000ポンドの損害賠償が加わったため、キロ当りの建設費は1600ポンド上昇する見込みである。それに諸経費雑費を加えるとキロ当り50ポンドがさらに上乗せされる見通し。

**1901/10/22 (2444) BTWM 1901/10/22**

"A Light Railway Company" プラプッタバート軽便鉄道会社 (Prabad Tramway Co., Ltd.) の発起について。

\* 設立発起年月日は不明。1株100バーツ。35万バーツの資本金。3500株のうち、700株は発起人のナラーティップ親王に無償割当。2200株はその他の発起人に割当。残り600株が一般に公開される。ターラアからプラバートまでの19kmの距離で、路線区間の木材、薪、石材の採取権利も与えられる。

◆注：路線図は、本書の鉄道地図、図I-2を参照。

**1901/10/25 (2444) BTWM 1901/10/25**

"The Tongking-Yunnan Railway" フランス・インドシナ＝雲南鉄道会社 (The Compagnie Francaise des Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan) が設立される。

\* 資本金は1250万フラン。ラオケイから雲南までの468km。この会社には、ハイフォン＝ラオケイ間の385kmの鉄道建設の権利も与えられる。1903年4月1日までにハノイ＝ハイフォン間に、さらに1905年4月1日までにハノイ＝ラオケイ間に、それぞれすべての車輛、設備の配置を完了することが義務づけられる。また、1907年までに雲南に至る線路の建設を終えることが条件。

**1901/11/06 (2444) BTWM 1901/11/07**

"Light Railways" 路面電車もしくは軽便鉄道の新しい2つの路線が承認される。

\* ひとつは、バーンルワン運河の南側からチョムトーン寺につながる2・5マイルの距離の路線。情報筋によると、最近まで東京のタイ人代表だったプラヤー・リットピロンローナチェート (Phraya Ritbirong Ronachet) が権利獲得者と報道。

\* もうひとつは、キアムホアヘン社 (謙和興行、Kiam Hoa Heng & Company: ) の反対側、サーン運河に沿って、バーンルワン運河を横切り、ペップリー線のアマリン寺駅につながる路線。この路線の事業化調査は、ギッティンズが行ったようだ。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ. ๒๓๙๘-๒๔๘๔

1901/12/18 (2444)

BTWM 1901/12/18

"Railways Employes" 鉄道の機関手をインド鉄道から確保する。

\* インド鉄道の機関手 3 名 (Greene, Maddox, Johnson) をペップリー線の運行に派遣。一方、セイロン政府の鉄道で働いていた 2 名 (H. Lover, Janies, Robinson) の機関手は、1899 年からヒンラップ＝コーラート間の建設工区で働く。彼らの着実な働きぶりはさまざまなセクションエンジニアの評価を得、1 カ月分の特別賞与が給付された。

\* 貨物担当課長 (traffic control department) として、過去 5 年間働いていたインド人 (D. Pestouji) が、自分の商売を始めるために退職を申請。代わりに運輸部のインド人 (G. Bomonji) を任命する。なお近い将来、その弟が職を継ぐ予定と報道。

1902/01/01 (2444)

PKPS Vol. 18. 314: N18

「鉄道時刻表に関する布告 (ラッタナコーシン暦 120 年)」

\* 1 月 1 日よりバンコク＝アユタヤー間の時刻表を変更。アユタヤー行き下りは、バンコク発午後 3 時 42 分、ランシット着午後 4 時 44 分、アユタヤー着午後 5 時 55 分。他方、バンコク行き上りは、アユタヤー発午前 6 時 40 分、ランシット着 7 時 52 分、バンコク着午前 8 時 56 分とする。所要時間は下りが 2 時間 13 分、上りが 2 時間 16 分。

ประกาศกำหนดเวลาเดินรถไฟ (ร.ศ. ๑๒๐)

1902/01/07a (2444)

BTWM 1902/01/07

"The Railway Dispute" 鉄道建設をめぐる英独の角逐

◆ 1901 年 11 月 26 日掲載の記事に対する反論

\* ドイツ人鉄道局長の反証は誠実ではない。まず、財務顧問の批判は上海のドイツ人による鉄道建設の批判であってバンコクのそれではない。バンコクタイムズ紙の編集者はその点を明確にしていない。

\* パンチャード社の調査によったため、請負人のキャンベル氏はゲンコーイから先の山岳部の建設計画について十分な見通しがなかった。一方、鉄道局も多数のスタッフを抱えていたが、当時は山岳部の調査ができるスタッフが一人もいなかった。あとになって、鉄道局はようやく自分の所のエンジニアを調査に派遣するが、それも 1 年間だけ、しかも 30 km 区間の調査だけだった。これでは到底コーラート線を信用することはできない。

\* バンコク＝アユタヤー間の橋、駅はすでに劣化が始まっている。問題が多い。

◆ 注：1901 年 10 月 9 日付け記事も参照。

1902/01/07b (2444)

BTWM 1902/01/07

"The Railway Dispute" 鉄道建設をめぐる英独の角逐

☆ 重要／すでに (ゲーアツ) 鉄道局長が、タイ政府に対してすべてのイギリス人エンジニアを解雇せよとの提案を行ったという噂がある。タイ政府はこの提案を拒否すべきだ。鉄道局長は他国の建設費を引合に出して比較を行ったが、こんなことはなすべきではなかろう。そんなことをすれば、コーラート線の数多くの欠点を晒すことになるだけだからである。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1902/01/14 (2444)**

**BTWM 1902/01/14**

**"The Burma-Yunnan Railway" 雲南向け鉄道建設をめぐる英仏の角逐**

\*フランスのインドシナ=雲南鉄道建設の具体化に対抗して、イギリスのなかでも、ビルマ=雲南鉄道建設の運動が活発化する。

**1902/01/24 (2444)**

**BTWM 1902/01/24**

**"Malay and A Railway Question" 鉄道建設をめぐる英仏の角逐**

**\*マラヤ半島縦断鉄道の議論の紹介**

☆2月1日にはインド、ビルマの鉄道政策についてのコメントを掲載。"Siam and A Railway Policy"

**1902/03/21 (2444)**

**BTWM 1902/03/21**

**"Railway Gauge in Siam" タイの鉄道軌道の不統一について。**

\*オーストラリアのバラバラの鉄道軌道問題を取り上げた『アメリカン・エンジニアリング誌』の記事を紹介しながら、タイに警告を発する。

\*コーラート線は1・435メートル軌、ペップリー線は1メートル軌、他方、最近承認されたプラブッタバート線は2フィート軌間である。軌間の統一は、すでにイギリス、アメリカ、インドでも大きな問題になっている。そしていずれの国でも軌間の標準化が検討されている。

"Surely Siam might benefit from these experiences by adopting a uniform system, and thus avoid being referred to as 'another case of building for today without regard for the tomorrow.'"

**1902/03/27 (2444)**

**BTWM 1902/03/27**

**"The Railway Tenders"**

\*タイムズ紙やその他の新聞にタイ政府の外務省次官 (Secretary of State of Foreign Affairs) が、鉄道の車輛の公開入札に関する政府の公告を掲載したと報道。申込みの期限は4月1日まで。

◆鉄道局が直接行うのではなく、この時期は外務省を通して行っている。

**1902/03 (2444)**

**文献3530 (RSRS 1901)、1-2**

**運賃引き下げと旅客数の増加**

1901年4月1日付けの運賃改訂 (引き下げと4等の新規導入) により、旅客数は前年度44万人から85万人にほぼ倍増。旅客収入も40万4900バーツから67万8600バーツへ68%の増加を示す。同じように、貨物収入も23万バーツから42万バーツへと順調に伸びる。これは初の搬送増加が貢献している。

**1902/03 (2444)**

**文献5110、141 ; PKPS**

「ラッタナコーシン暦120年人力車法」によると、乗車運賃の取り決めは次のとおり。

\*距離25セン以内 (1 km以内) 客1名4アット、同2名6アット

\*距離50セン以内 (2 km以内) 客1名6アット、同2名8アット

\*距離75セン以内 (3 km以内) 客1名8アット、同2名10アット

それ以上、1 km延びる毎に2アット増し。待ち時間は15分から1時間までが4アット、それを越える場合には、1時間につき4アット増し。

◆単位: 1バーツ=4サルン=64アット。

**พระราชบัญญัติ รถลาก ร.ศ. ๑๒**

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1902/03b (2444)

文献3530 (RSRS 1901)、4

1902年3月末現在の車輛保有台数は次のとおり。機関車14輛、客車36輛、貨車211輛。

◆注：1897年以降の車輛保有台数の推移は、本書の表Ⅲ-1を参照。

1902/06/02

PKPS Vol. 18. 378-381: N19

「北部線鉄道建設用地買収のための勅律（ラッタナコーシン暦121年）」を公布する。

ประกาศพระราชกฤษฎีกาในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. ๑๒๑)

1902/07/10 (2445)

BTWM 1902/07/10

"Railways in Siam: Importance of the Tender Question"

\*アメリカの領事館報告が、タイの鉄道業について、かなり詳しい報告を行う。そのなかで、過去10年間の事業の中で、タイは必要な資材を「閉鎖されたマーケット（Under the present management, which has always insisted on buying supplies in a closed market, railroads have proved poor financiering for the little kingdom）」から購入してきた。その結果、鉄道は王国にとって高い買い物になっている。すでに現在の方法は決定的に間違っているとの意見があり、改善をとる方向に向かっている。

◆注：公開入札、自由競争を主張する報告。

1902/07/12 (2445)

PKPS Vol. 18. 439-440: N20

「北部線アユタヤー、ナコンサワン州の鉄道建設用地買収のための土木係官と地方係官の任命に関する布告（ラッタナコーシン暦121年）」

(1) サナムチェーング村の土木係官はギッティンズ鉄道局技師（Gitthins）、バーンチョンケーはスミス（R.F. Smyth）、両村の地方係官はロブリー県都所在郡長ルワン・ラームブラヌプラキット。  
(2) チャイナート地区は、ルワン・ラターチェーン鉄道局技師とルワン・ガセートサンパヤーン郡長、  
(3) ナコンサワン地区はカノーヴァ鉄道局技師（Canova）、チュンヘダー鉄道局技師（?）の2名とプラ・パユハビバーン、及びナーイ・パーイ郡長の2名をそれぞれ任命する。

◆注：一般に土木係官は外国人技師が、地方係官は当該地区の郡長が任命されることが多かったようだ。

ประกาศตั้งข้าหลวงโยธาและข้าหลวงท้องถิ่นจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายเหนือมณฑลกรุงเก่า นครสวรรค์ (ร.ศ. ๑๒๑),

ตำบลสนามแจง, ตำบลบ้านช่องแค, หลวงรามบุรานุประกิจ, หลวงเกษตรสรรพยาน, นายท้าย

1902/07/25 (2445)

文献3517、114-115

北タイのシャン族がプレーで叛乱を起こす。8月4日にはラムパーンを攻撃。北部線の軍事目的の鉄道建設の必要性が高まる。

<経緯>

\*1901年10月 ラーマ5世王、ボートを使ってウッタラディットまで視察旅行を実施。

\*1902年1月 南タイのペブリー線がほぼ建設完了。ラーマ5世王は、北タイの視察旅行の結果も踏まえて、北タイ山岳部の鉄道建設の事業化調査を指示する。

\*1902年8月 鉄道局の北部線鉄道建設事前調査の報告書が提出される。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1902/07/25 (2445)

BTWM 1902/08/12

"The Rising in the North" プレー県におけるシャン族の叛乱について。

☆1902年7月25日に、ムアン・ローング (Muang Long) の約300名(600名?)のシャン族がプレーの町に押しかけ、政府機関や警察署を襲った。少なくともその日に15名の政府役人が殺された。また、1万8000ルピーの金を強奪する。

☆7月30日/北タイのサワンカロークの駐屯部隊の兵士が、プレーに制圧のために派遣される (BTWM 1902/08/08)。

☆8月1日/政府はプラ・スラリットが率いる1000名の北部兵士と、ルワン・プラチャンが率いる1000名の別の部隊をプレーに派遣する。指揮官はチャオプラヤー・スラサックモントリーとプラヤー・アヌットトの二人(BTWM 1902/08/11)。

☆8月11日、12日 サワンカローク、ついでピチャイから派遣された政府軍がプレーに到着する。噂ではシャン族のうち200名近くが殺され、残りは山岳部へと逃げていった。14日頃までには平静を取り戻す (

BTWM 1902/08/14)。

1902/08/21 (2445)

文献3517、115-116 ; Pubric Record Office FO

鉄道局による北部線建設のための調査報告 (The Nothern Report) を国王に提出。

\*1902年7月の「シャン族のプレー地域での叛乱」が大きく影響。大臣会議は、もし鉄道が建設されていたならば、すみやかに鎮圧部隊を派遣できたであろうと判断。北部線の建設の加速化に同意する。

◆原資料 UK FO 422/56, Archer to Landsdowne, 27 August, 1902

1902/10/06 (2445)

BTWM 1902/10/06

"In the Railway Department" 鉄道局の機関手の採用、その他の人事について。

\*シュネル (Schnerr ドイツ人) 運輸部長 (Traffic Superintendent) が10月に帰国する予定。

\*ペップリー線の建設が完了したため、ごく一部の技師 (Andersen) を除いて、大半の技師はロップリー＝パークナムボ線の建設に振り向けた。

\*インド人機関手 (Pestonji) をマッサン工場のフォーアマンに昇格させる。

\*機関手の2名 (Claessen, Freckmann) が退職し、中国の鉄道に移転した。そのため新しい機関手2名 (Wakil, Todd) をインド鉄道から、また別の2名 (Wait, Jacobs) を英領マラヤ連邦鉄道から、それぞれ補充した。

1902/10/07 (2445)

文献3054, 241-242

在パリ全権公使プラヤー・スリヤーヌワットとフランス外務大臣デルカッセ (Theophile Delcasse) の間でタイ仏協定を締結。タイは、ルワンプラバン、チャムパサック、マノープライの領土を放棄。その代わりにチャンプラー県の領土権を全面的に回復。ただし、当時のフランス議会は植民地放棄の気運が強く、政府植民地省と対立。

1902/10/09 (2445)

BTWM 1902/10/09

"New Railway Policy in Siam" 北部線の本格的な工事開始について。

\*情報筋によると、タイ政府は本格的に北部線の建設を開始することを決定した。パークナムボまでの建設は1905年4月1日の開通を目指して、進められている。聞くとところによると、工事は拍車が駆けられ、4年以内にはウッタラディットまで開通することを目指している。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1902/10/22 (2445)

BTWM 1902/10/22

"After the Strike in Bangkok" 人力車夫のストライキについて。

\*裁判所で18名の中国人の苦力が裁判にかかっている。容疑はニューロードにおいて、他の人力車夫を脅して、仕事をやめさせストライキを強要したこと。彼らは、石を投げて警察官を攻撃した。

1902/10/30 (2445)

文献3517、115； 国立古文書館史料

北部線建設の本格的開始／ラーマ5世王、マヒット大蔵大臣宛ての文書のなかで、北部線建設のために30万バツの建設資金を手当てすると、ゲーアツ鉄道局総裁に伝えたことを述べる。この金額は、ロップリーからパークナムポを通過してピサヌロック、ウッタラディットに向かう鉄道建設の開始を意味した。

(原資料 NA Yo, 5.9/13, King to Mahit, 30 October 1902)

◆かくて、1902年11月に、ロップリー＝パークナムポ間117kmの区間の建設が開始される。

さらに、1903年1月には、パークナムポ＝ピサヌロック間139kmの区間建設が開始される。

1902/12/16 (2445)

BTWM 1902/12/16

"The Railway Tenders" アメリカ領事館が、タイ鉄道の公開入札にアメリカ人製造業者の積極的な参加を訴える。

\*バンコクのアメリカ領事が、あらゆる形でのアメリカとタイとの交易の拡大の奨励を決定する。鉄道局の公開入札にも積極的に参加することを勧める。入札の応募はフィラデルフィアの商業会議所 (Commercial Museum at Philadelphia) にも送付することを主張。

1903/01/15 (2445)

BTWM 1903/01/15

"The Petchaburi Railway" ペップリー線まもなく開通。

\*国王の列席をおく開通式の準備が進んでいる。鉄道そのものは完全に完成。すでに碎石列車が走っており、乗客も毎月曜日にラートブリーからバンコクに向かうこの列車への同乗を認められている。バンコクからラートブリーの帰りの列車は毎火曜日。ラートブリーからペップリー行きの列車も週1回走っている。

1903/01 (2445)

文献3517、115； 国立古文書館史料

北部線、パークナムポ＝ピサヌロック間139km区間の鉄道建設が開始された。

◆注：1902年8月の北部線建設調査報告にもとづく。

1903/02/02 (2445)

PKPS Vol. 18. 525-544: N21

「ターチン鉄道会社設立勅許に関する布告 (ラッタナコーシン暦121年)」

\*設立発起人は次の11名。なお、建設請負者はキンチ (P.B.C. Kinch) : Phraya Phiphatkosa; E.M. Kinch; P.B.C. Kinch; Seagrammer (?); S. Dornesor (?); H. Dehlholm; C.S. Yoth; A.C. Hones; J. Mckay; J.McEwen; C. Sandreczki

ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัททำเงินเรลเวกัมปนิทุนจำกัด (ร.ศ. ๑๒๑),

พระยาพิพัฒน์โกษา

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1903/02/10 (2445)

PKPS Vol. 18, 545-547: N22

「北部線の土地買収に関する勅律補遺（ラッタナコーシン暦121年）」

\* 鉄道用地に指定された場合には、線路の両脇40ワ（80メートル）の用地へのチャップチョーン（占取）、売買、譲渡を禁じる。

1903/02/11 (2445)

BTWM 1903/02/12

"Tachin Railway Company: First Report" ターチン鉄道会社の第1回役員会議が開催される。

ローポーヨム（Loh Poh Yome Road）通りにある本社で会議。出席者は、役員EM Kinch, J.

Mackay, C.S. George, Th. Kramer, J. McEwen, S. Sandreczki

\* 1902年12月28日に発足。国王から勅許会社として登録を許可される。資本金は25%がすでに払い込まれ、15万8750バーツになっている。

1903/02/16 (2445)

文献3518、133（注16）

土木大臣が、タイ人エンジニア育成のためにエンジニアリング関係の海外留学を提案するが、大臣会議で却下される。

（原資料：Memorandum 16 February 1903, NA5, Krasuwang Yotha 5.1/40）

1903/02/18 (2445)

文献3054, 254-256

1902年のタイ仏協定を受けて、フランス側が「インドシナ鉄道計画」を提案。（1）スワンナケートからメコン川を横断し、noonkaiyを通過して再度川を横断、ビエンチャンに抜けるルートと（2）ウボンを通過してカンボジアに抜け、さらにサイゴンに達するルートの二つを計画。フランス議会の反対で同年3月に計画を撤回する。

1903/03/31a (2445)

文献3532 (RSRS 1903); BTWM 1904/09/30

"Royal State Railways: The Traffic Report, Petchaburi Line" ペップリー線の建設について

（1）。『第7回鉄道局年次事業報告書』（pp.4-5）が、同線の建設について詳しい報告を行う。

\* 1m軌道にしたのは、将来、ビルマ、マラヤ連邦鉄道と接続を考えたため（4ページ）。

\* 1900年4月に建設開始。

\* 1901年11月、レールの敷設を開始、1902年10月に完了。

\* 1903年3月31日にペップリー線の建設完了。

\* 総建設コストは788万バーツ、メートル軌道でバンコクノイ駅=ペップリー駅間151km。km当り5万2200バーツ。予想外にコストが上昇したのは、ヨーロッパでの鉄道資材の価格高騰と、銀価の大幅な下落による。

\* 151kmの間に29の駅もしくは停泊所がある。このうち、バンコクノイ駅（km0）、ターチン河を横切るバーンカメン駅（km34）、メークロン川に達するバーンボン駅（km68）、メークロン川を横切るラーブリー駅（km100）、終点のペップリー駅（km151）の5つが主要駅。そのほかでは、プラパトム駅（km48）とポータラム駅（km82）の2つが重要。カーブは、最小半径600mに押さえて緩やかである。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1903/03/31b (2445)

文献3532 (RSRS 1903) 4-5; BTWM 1904/09/30

"Royal State Railways: The Traffic Report, Petchaburi Line" เพ็ชรบุรี線の建設について  
(2)。『第7回鉄道局年次事業報告書』より。

\* 3つの鉄橋(もっとも長いのはメークロン川の150m=チュラーロンコーン橋)と122mの木製の橋を架ける。

\* 鉄道用地の収用について。土地収用はバンコクノーイ駅の周辺だけでトラブルや困難が生じ、あとは順調に進んだ。費用は1平方メートルあたり0・035バーツから13バーツ。水田の場合には、国王の土地として無償収用。ただし、住宅と果樹の移転にかかった費用は、つねに補償している(4ページ)。

\* 土木工事は240万立方米、147万バーツの総コスト。1立方米当たり0・614バーツのコストがかかった。最低は0・41バーツ、最高は2バーツ。

\* 車輛保有台数は、機関車8輛、客車30輛、貨物家畜車49輛、碎石・粉貨車60輛、木材搬送車3輛、ワゴンクレーン車1輛(5ページ)

\* 転轍機と機関車車庫は、バンコクノーイ、ラートブリー、ペ็ชรบุรีの3つの駅にある。また、修理工場はバンコクノーイ駅に。

1903/03 (2445)

BTWM 1903/11/15; 文献3532 (RSRS 1903)

"Siam's State Railway: Administration" 鉄道局の職員について。『第6回鉄道局年次事業報告書』より。

\* 1902年度(ラッタナコーシン暦121年度)の鉄道局の職員数は、運輸部(Traffic Control Department)が90名、機関車部(Locomotives Department)が37名、技術サービス部が25名の計152名。

\* なお、1901年度(ラッタナコーシン暦120年度)の鉄道局の職員数は、運輸部(Traffic Control Department)が87名、機関車部(Locomotives Department)が36名、技術サービス部が20名の計143名。

1903/03 (2445)

文献3517、121-124; 国立古文書館史料

北部線の建設資金調達をめぐる議論／鉄道借款

\* 従来から、鉄道建設資金については、(1)外国借款の利用と(2)国内財政収入の充当(鉄道収入は国庫収入から分離して鉄道建設のために運用する)の2つの方法がある。リベット=カルナック財務顧問は、1902年11月にタイが金本位制に移行したことを考慮して、建設資金を外国借款に依存したほうが有利との議論を展開する。他方、政府も北部線は全長400kmに及ぶので、国内財政収入では到底賄えないと判断。

\* テーワウォン外務大臣とダムロン内務大臣は、外国借款とりわけイギリスの借款を利用して、鉄道建設の速やかな建設と外交のバランスの維持を主張。これに対してパリに駐在のスリヤヌワット・ヨーロッパ代表はタイの主権を理由に對英依存に反対する(1903年3月4日 スリヤヌワットからテーワウォン外務大臣への電報)

\* ラーマ5世王は、1893年のパークナム危機におけるイギリスの対応に対して強い不信感を抱く。1896年の英仏のタイ緩衝地帯協定に対しても不信を募らせる。しかし、テーワウォン外務大臣たちの提案を基本的には了承。タイの独立を守ることを最優先する(1903年4月6日)(124ページ)

1903/04/01 (2446)

文献3040, 11

南部線のトンブリー=เพ็ชรบุรี間、全長150キロが開通する。

1903/04/07 (2446)

文献3518、126

タイ政府とキャンベル社の間のコーラート線をめぐる係争(4)。

☆イギリスへの不信感を露わにした国王の電報(1903年4月7日の国王の在イギリス大使スリヤヌワットへの電報)。

「どうであれ、私達はもはやイギリスを信頼していない。1893年の時に(フランスとの武力衝突を指す)、大きな教訓を学んだ。そのあと続いた一連の事件の時には、イギリスは私達を開発する(exploit)意図がまだあり、常に礼儀正しく手を貸すような態度をとってきた。しかし、いまイギリスは私達を本気で助けるつもりはない。イギリスも結局は、フランスと同じなのだ」

(原資料: Telegram King to Suriyanuwat 7 April 1903, NA5 Krasuwang Kan-tang Prathet 35/3)

1903/04/18 (2446)

BTWM 1903/04/18

"Letters on Siam", *Debats* M Robert de Caix フランス人によるタイにおける外国人勢力の影響についての議論。

\*パークナムからバンコクまでのチャオプラヤー川は、まるでドイツの植民地だ。大半の船がいまドイツの国旗を掲げている。

\*鉄道: バンコクとコーラート間の鉄道は文字通り政治鉄道(political railway)である。少なくとも60キロは山岳地の森の中を横切っており、ジャングルの熱病で1万人の苦力が斃れた。263kmの鉄道建設に7年間かかっている。

1903/04/27 (2446)

BTWM 1903/04/27

"The Siam-Annam Railway Proposal", *Courrier Saigonnais*。フランス領インドシナ総督が、ビンからハットライ、パーチムボウン、スワンナケート、メコン川の右岸、ウボン、そしてバンコク=コーラート線へと連結する鉄道を「ただちに建設する」よう決定したと現地の新聞が報道。

1903/05/20 (2446)

BTWM 1903/05/20

"The Tender Question: Mr. Rivett-Carnac's Letter." *Depeche Coloniale* ロンドンの『タイムズ紙』がフランスの雑誌に載った記事を再録する。これをカルナック・タイ政府財務顧問が投書で議論し、話題となる。公開入札におけるドイツ企業の独占について

\*カルナック氏は「いまやタイの鉄道はドイツの独占となり、ドイツ人の大臣(◆注: 鉄道局長のこと)によって実際には支配されている。他の国のメーカーが公開入札で鉄道資材を落札することは不可能だと考えている。」。とはいえ、同氏は国王が入札を重視し、特定の国のメーカーを優遇するような措置はとらないと主張した事実を紹介し、改めて大衆の関心を喚起した。

1903/06/04 (2446)

BTWM 1903/06/04

"France and Railway Extension in Siam." コーラート線とフランスの立場。

☆イギリスの新聞『グラスゴウ・ヘラルド(Glasgow Herald)』の記事を紹介。フランスは、1902年にタイと条約改訂を締結するはずであったが、現在まで延期している。これはインドシナの植民地当局が、コーラート線を延長してメコン川まで到達する鉄道建設計画を、できるだけフランスに有利なように仕向けるための政治的意図があるからだ。ラオスをタイの影響力から切り離すことが目的である。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1903/06/15a (2446)

BTWM 1903/06/15

"Railway Material for Siam: Opening of the Tenders To-day." 鉄道資材 3 万 3 8 0 6 トンの公開入札の結果が公表される。内訳は、レール 3 万トン、犬くぎ 9 5 0 トン、レールの継ぎ目板 1 8 2 6 トン、ベアリング板 7 5 0 トン、ボルト、ナット 2 7 0 トン、スプリングウォッシャー 1 0 トン。

\* イギリス、ドイツ、イタリア、ベルギー、ハンガリー、ロシア、日本（三井物産）の計 2 2 社が入札。当初予定されていたアメリカの企業は今回、1 社も参加しなかった。一番低い価格はベルギーの会社。レールはユニット当たり 6-7 ポンド。

\* 一括入札と、資材ごとの入札の 2 つの形態があり、一括以外の落札もあるのかどうか質問がでたが、ゲーアツ鉄道局長はいっさい回答に応じなかった。

1903/06/15b (2446)

BTWM 1903/06/15

"Railway Material for Siam: Opening of the Tenders To-day." 鉄道資材 3 万 3 8 0 6 トンの公開入札の結果が公表される。この入札には、次の人々も同席した。

- \* Hermann Gehrts, The Director-General of the Royal Siamese State Railways 鉄道局長
- \* Kloke, Chief Engineer 鉄道局技師長
- \* Phraya Sathian, Under Secretary of Ministry of Public Works
- \* W.J.F. Williamson Acting Financial Adviser
- \* C.E. W. Stringer, H.B.H. vice consul
- \* Dauphinot, Commercial Attache at the French Legation
- \* Ernest Franck, Belgian, Charge d' Affaires
- \* J. Mackay etc.

1903/06/29 (2446)

BTWM 1903/06/29

"Siamese Railway" *L' opinion of Saigon* インドシナの人々がタイの鉄道建設に危機感を募らせる。

" The Siamese railways constructed with Siamese capital; have enriched British contractors and above all Germans, and have been directed against us in such a manner as to divert the traffic which so far has followed the course of the Mekong. Over and above the commercial damage caused, these Lao; ways will be from the point of view of strategy, a menace of which one sees only too clearly the importance; having thus farseen them, it only remains for us to take such measures as will counterbalance Siamese intrigues, and which will assure to us the free domination of a country which belongs to us, and for which so much French blood and treasure has been expended."

1904/02/05 (2446)

BTWM 1904/02/05

"The Paknam Railway"

\* パークナム鉄道会社の役員手当ては月 1 0 パーツときわめて低い。他方、バンコクドック社 (Bangkok Dock Co.,Ltd.) の役員手当ては、年 1 7 5 0 ポンド (2 9 1 6 パーツ) が支払われている。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1904/02/13 (2446) 文献3054, 254-256

タイ政府とフランス政府の間で領土協定。先の1902年協定の領土割譲の確認と共に、ルワンプラバン国のフランス領有権の絶対性を認める。また、メコン河流域でのタイ軍隊は、タイ人兵士及びタイ国籍を持った指揮官のもとにあること。代わりに、チャンタブリーに駐在のフランス軍は直ちに撤退する。  
\*同時に、バンコクからメコン河流域をつなぐ運河、鉄道の建設は、タイ人以外の外国人と共同で行なう場合、事前にフランスとの協議・承認を必要とする(第7項)／プラタボン国\* (当時、タイ領) からプノンペンに至る鉄道の共同建設を将来検討する(第9項)。

เมืองพระตะบอง

1904/03/29 (2446) 文献3517, 255

東部タイに木材搬送用のシーラーチャー軽便鉄道の建設をチャオブラヤー・スラサックモンتریが申請する。

1904/03 (2446) 文献3532 (RSRS 1903)、3 及び付表

第7回鉄道局年次事業報告書の「1903年度 コーラート線、ロップリー線の部門別運営費支出内訳」によると、鉄道局の部門編成は次の4つ。(注 部門別の支出報告はこの年が初めて。したがって、この頃、4部局体制が定着したと見られる)。

- (1) 本部 (Head Office) 支出は全体の1・6%
- (2) 運輸部 (Traffic Department) 全体の18・32%
- (3) 機関車部 (Locomotive Department) 全体の34・3%
- (4) エンジニアリング部もしくは保線部 (Engineering for Way and Works Department) 全体の45・78%。

また、支出費目別でみると(3ページ)、給与賃金34・89%、一般支出3・86%、保線34・09%、列車運行22・29%、枕木取り替えほか4・87%となっている。

◆注コメント：運営費に占める人件費の比重を国際比較する必要あり！！

1904/05 (2447) 文献3517, 255

ランシット運河＝プラーチンブリー間の鉄道建設計画をナラーティップ殿下が申請する。結局、認可せず。

1904/06/03 (2447) 文献3054, 404

在タイ大使館のミネ(峰?)が、土木大臣ナリット殿下を通じて国王に、北部線の鉄道建設に日本人苦力を派遣したいがどうかという打診を行なう。ラーマ5世王は、この計画に反対、結局実現せず。

◆原典：NA Ro 5, Yotha 5.9/19 28/2467, June 3, Ro.So. 123; do., 14/396, June 6, Ro. So. 123.

1904/06/03a (2447)

文献3517、117-118 ; 国立古文書館史料

**北部線建設のための外国人労働力について（１）インド人労働者の輸入計画、日本・オランダ政府への申し入れ**

\*北部線建設のため、ヴァイラー新鉄道局長は、インドから建設労働者の輸入をナリット土木大臣に提案する。また、オランダ政府は西ジャワの農民の雇用を、また日本政府は日本の出稼ぎ農民の雇用を進言する。

\*これらの提案に対して、ラーマ5世王は、労働力輸入はタイの主権を侵犯する歴大な治外法権を生み出す恐れがあること、鉄道局はすでに、コーラート平原のラオス人を建設労働者としてできる限り雇用する方針を決めたはずであることなどの理由で、拒絶する。

◆原資料 NA Yotha, 5.9/19, Narit to King, 3 June 1904; do. Royal Memorandum, 3 June 1904

1904/06/03b (2447)

文献3517、118 ; 国立古文書館史料

**北部線建設のための外国人労働力について（２）中国人労働者と賃金水準**

\*しかし、鉄道局は結局、ラオス人ではなく中国人を雇用すること決定した。理由は、政府は建設完了を急いでおり、中国人苦力の方が効率的で募集が容易だったからである。

\*中国人労働者は、中国本土から直接導入するか、バンコクから連れてきた。ただし、鉄道が通過する地区の中国人を雇用することもあった。例えば、1905年には、ピチット=ウッタラディット=サワンカロック地区の綿花農業労働者（客家系中国人）が、ピサヌロックから北上する山岳地や、バーンダーラーからサワンカロック間の鉄道建設に参加した。なお、彼らは鉄道建設の場合には、1日に1・5パーツを稼いだ。他方、綿花の収穫労働は、そのあたりでは1日0・5パーツが相場であった。

◆原資料 NA 5 Yo, 5.1/47, Report. 23 December 1905

1904/06/03c (2447)

文献3517、118-120 ; 国立古文書館史料

**北部線建設のための外国人労働力について（３）中国人労働者に代替してタイ人憲兵隊、ラオス人を導入する試み**

\*中国人労働者は乱暴で規律を乱す。エンジニアを殺害したりもするので、ダムロン内務大臣は憲兵隊を建設労働に投入しようとした（1905年）。しかし、この案は実現せず、代わりに「鉄道警察隊」を従来の首都省から分離独立して拡充し、取締りを強化する（1906年4月1日の記事を参照）

\*1907年10月 鉄道局は北部線の建設に、可能なかぎりラオス人を投入することを決定する。

1904/06/04 (2447)

文献3511、166-167

ドイツ人鉄道技師ヴァイラー、この日付けのドイツの父親宛手紙の中で、**鉄道開通による北タイ地方の生活の大きな変化を記録する**。「鉄道の開通により、家の屋根は藁葺きからトタン屋根へ変わり、布地、服、灯油、ビールなどが入ってきた。灯油の値段は1缶8パーツから3パーツに低下。普通の人々も高位高官の人と同じものを持ちつつある」

◆注：ミュンヘンの博物館では現物を確認できず。

☆また別の手紙（日付不明）では、北部線の建設は、洪水や地形の難しさ、河川の蛇行、労働力不足などが重なって、困難を極めている。とくに雨期は仕事にならない。エンジニアは極度に不足しているので、月1000マルク（注 500パーツ）も払っている。人足は中国人で、大半はバンコクから連れてきた。日当は1日1マルク」と報告。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1904/06/23 (2447) 文献3533, 7 (RSRS 1904/05)

ラーマ5世王, 特別列車でバーンパインの離宮に旅行. 8月7日にバンコクに戻る。

1904/06 (2447) 文献3565, 29 (タイ文)

タイ政府, 再度ヴァイラー (Luis Weiler) の雇用を要請する。

\* **ヴァイラーのその後の職歴** / 1896年にサラブリーまで鉄道建設が完工したのを契機に, ヴァイラーはタイ政府との契約更新を断る. 気候などの問題でタイは身体にあわないというのが理由. 1897年から3年間, 中国の青島で鉄道建設に従事. 1901年, 一時ドイツに帰国した後, ヨルダンの鉄道建設に3年間従事. タイ政府の要請に応じて再びタイ鉄道局に復帰. 北部線の建設を指導する。

1904/07/01 (2447) 文献3533, 7 (RSRS 1904) ; 文献3054, 340

**第3代目のタイ王立鉄道局長に, ドイツ人のルイス・ヴァイラー (Luis Weiler 1863-1918) を任命.** 1917年6月5日まで13年間. 彼は, 1893年, ベートゲ鉄道局長の招聘で来タイ. 北部線の建設工事を指揮する.

☆建設工事の様子や問題, タイの政治社会について, ドイツの父親(もと鉄道技師)に毎週, 手紙で詳細に書き送っていた(ミュンヘン博物館に現物は所蔵されている).

เจ้ากรมรถไฟ

1904/07/06 (2447) BTWM 1904/07/06

"The Director-General of Railway" **ゲーアツ第2代鉄道局長が鉄道局を退職して帰国、後任にルイス・ヴァイラー (Luis Weiler) を任命する。**

\*この日, ゲーアツは、「デリー号」に乗船してドイツへの帰国の途につく. タイ鉄道局勤務は11年半. 一方, ヴァイラーは, 1893年2月, ゲーアツと同時に, 鉄道局へ招聘され, パークプリュウ(サラブリー)区間とヒンラップ区間の鉄道建設の工区担当エンジニア(セクションエンジニア)に任命される. 5年間の勤務のあと, 中国のシャントゥンで技術担当責任者(Superintending Engineer of China Shantung Railway), トルコのエイシャマイナー線の技師長(Chief Engineer in Asia Minor, Turkish)を歴任して, タイに再度戻る。

1904/07/12 (2447) BTWM 1904/07/12

"Siamese State Railways" Far Eastern Review.

\*ハミルトン・キング(Hamilton King, アメリカ人タイ政府顧問)が寄稿. タイ鉄道建設の進捗に伴う鉄道資材の需要は膨大になっている. アメリカのメーカーはもっとこの点に関心をもち, 入札に応じるべきだと主張する。

1904/07/21a (2447) 文献3566, 119-120

鉄道局長ヴァイラーの日記より(バンコク). **日本人, 中国人苦力の導入について(1)**

「現在作っているタイの鉄道の建設費は全部で2700万バーツ. 年間の純収入は100万バーツだから, 建設費の4%に相当する. この鉄道建設で重要な点は労働の問題だ. 鉄道の大半は人の少ない所を通過するし, 交通の要所になる川の分岐点もそう多いわけではない. ゲーアツは, 最初はイギリスやオランダの植民地から労働力を導入するつもりだった. ところが, タイ人はそのことがヨーロッパ諸国との政治問題に発展することを恐れて, この計画に反対した. 」



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1904/07/21b (2447) 文献3566, 119-120

鉄道局長ヴァイラーの日記より(バンコク)、中国人苦力の導入(2)

「そこでゲーアツは、政府に対して日本から労働者を輸入しようと計画し、日本の会社と契約を結ぶ段取りをつけた。王都にいる日本の外交官(◆注:確認できず)も、その計画に関心を示した。そして、私たちが働いている(土木)省も同意を出そうとした。しかし、最終段階になって、国王がこれに反対し、中国人を導入することを希望した。私は国王のこの方針は正しいと思う。その結果、私は中国の広東やシンガポールの新聞に、北部線建設には合計400万立方米に及ぶ土木工事が必要であるという募集広告を出すことにした。このやり方で、新しい中国人の請負会社と多数の中国人労働者を募集することができればよいのだが」と日記に記す。

1904/09/01 (2447) PKPS Vol. 19. 268-269: N23

「ダンロップ氏のサイブリー州グリム村からソクラー州の間の鉄道建設に対する国王の勅許契約書の無効に関する土木省布告(ラッタナコーシン暦123年)」

\*すでに1899年3月4日付けで、ダンロップ氏との契約は破棄を布告している。以後、この契約にもとづくいかなる権限もダンロップ氏はもはやもっていないことを、重ねて土木大臣ナリットサナラーヌワットティウォンが布告する。

ประกาศกระทรวงโยธาธิการ เรื่องหนังสือสัญญาพระบรมราชานุญาตให้มีสเตอร์ตันลอปลสร้างทำทางรถไฟจากตำบลกลิมแขวงมณฑลไทรบุรีถึงเมืองสงขลาขาดอายุ (ร.ศ. ๑๒๓)

1904/09/01 (2447) PKPS Vol. 19. 268-269: N24

「ダンロップ氏のナコンシータンマラート州の鉄道建設に対する国王勅許の契約を破棄する布告(ラッタナコーシン暦123年)」

ประกาศยกเลิกสัญญาที่มีสเตอร์ตันลอปลขอพระบรมราชานุญาตสร้างทางรถไฟในเขตมณฑลนครศรีธรรมราช (ร.ศ. ๑๒๓)

1904/09/17 (2447) BTWM 1904/08/15,16,17

"Royal Railway Department: Opening of Tenders"

\*鉄道局が、ヴァイラー鉄道局長、クローク技師長(E. Kloke)などの立会いのもと、48輻の客車(1等、2等、3等)、11輻の guards and luggage vans、128輻の貨物車、それと関連鉄道部品・資材の公開入札の結果を公表。

\*入札に応じたのは37社。ドイツ11社、イギリス10社、ベルギー9社、デンマーク2社、オーストリア2社、オランダ1社、イタリア1社、タイ1社(Messrs. Clarke and Co. or Siam Wagon Co., Ltd. of Bangkok)。

◆注: 詳しい情報は8月16日、17日の『週刊バンコクタイムズ紙』に掲載。もっとも低い価格は、車両がベルギーの会社(Compagnie Centrale de Construction, S.A. Belrium)、スベアパーツもベルギーの会社3社だった。

☆9月17日、ベルギーの2社に決定。車両関係(1-11の入札)はコンパーニュ・セントラーレ社(Compagnie Centrale de Construction Societe Anonyme), Haine, Saint Pierre)、スベアパーツ(12-14の入札)はソシエテアノニーメ・ランダストリー社(Societe Anonyme L'Industrie, Louvain)に決定。それぞれ入札価格はもっとも低かった(BTWM 1904/09/17)。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1904/10/11 (2447) BTWM 1904/10/11

"A New Railway" 3年前、1901年にギッティンズが、東部線のシーラーチャー線の調査・測量を行う。しかし、北部線の延長に建設資金を投入するため、シーラーチャー線の建設は事実上棚上げになったと、『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。

1904/11/14 (2447) 文献3566, 124-125

当時のピッサヌロークの様子。

鉄道局長ヴァイラーの日記より(ナコンサワンとピッサヌロークの間)。km 364地点のメナム川に鉄橋を架ける仕事について。川の幅は通常は120mであるが、雨期で洪水になると380mに川幅は拡大する。／「ピッサヌロークの町は、ヨーロッパ人の目から見ると、建築も人口も大きいとは言えないが、そのように見るのは間違っている。タイのように人口が少なく国土が広い国ではセンターになっているからだ。ピッサヌロークには軍人の姿も見いだせる。ヨーロッパ人は我々の工区担当エンジニアを別にすると、測量地図局(Survey Department)の2名の外国人が、1万6000分の1の地図の作成に従事している。そのほか森林局のチーク材担当職員1名と2名の宣教師がいる」

1904/11/21a (2447) BTWM 1904/11/21

"Trade of Northern Siam: Communications." チエンマイ=バンコク間、チエンマイ=モールメイン間の交通状況について詳しく報告

\*バンコクとチエンマイ間。チエンマイはバンコクに次いで、シャムの第二の都市である。ただし、バンコクから商品を納入するためには、川の流に逆らってボートで行かざるをえず、5-10週間が必要である。一方、ビルマのモールメインからチエンマイの交通は馬やラバによる輸送であり、1ヵ月かかる。モールメイン=チエンマイの輸送は、1頭につき35ルピー、つまり39ポンド/トンとなる。しかもモールメインからは小さな梱包品しか輸送できない。なお、貨物をバンコクから送る場合には、通常、35ルピー/セン、つまり17ポンド4シリングの輸送費がかかる。

\*ロップリーからの北部線延長工事は、この地域をしばしば襲う洪水に悩んでいる。なお、バンコク=ピッサヌローク間は1906年末に、チエンマイまでの鉄道は1912年中に、それぞれ建設工事を完了する予定である。

1904/11/21b (2447) BTWM 1904/11/21

"Trade of Northern Siam: Communications." チエンマイ=バンコク間鉄道建設労働者について報告

\*労働問題が北部線の建設の深刻な問題である。苦力の大半はこれまで中国人で賄ってきた。現在は地元の人間、とりわけラオス人を活用している。中国人苦力は、独立しているだけでなく、より高い賃金を求めて、絶えずサボタージュを行っている。地元の労働力利用は、鉄道沿線の人口が希薄であるため、望めない。ただし、地方政府は地元の労働力の調達に熱心である。"

At presentsome of the officails concerned appear to be apatetic, not to say antagonic in the matter".

1904/12/03 (2447) 文献3533, 7 (RSRS 1904)

ドイツの皇太子アダルベルト(Royal Highness Prince Adalbert)、特別列車でバーパインの離宮を訪れる。そこで国王の歓待を受ける。その後、アユタヤーを汽車で訪れた後、6日にバンコクに戻る。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1905/01/04a (2447) BTWM 1905/01/04

ターチーン鉄道会社の開通式の模様をバンコクタイムズ紙が報道(1)。

\* 皇太子ナコンサワン殿下 (Chao Phraya Krommakhun Nakhonsawan)、ナレート土木大臣、テーワ  
ウォン外務大臣、プラーヤー・サティアン土木省次官、インタラティボディ地方政府省次官など王族、閣僚  
が多数参加。そのほか、ルイス・ヴァイラー鉄道局長、キング (Hamilton King)、稲垣満次郎、ベケッ  
ト (W.R.D. Beckett)、ウェステンガルト (J.I. Westengard) なども列席。

\* 一方、ターチーン鉄道会社関連者の出席は次のとおり。Phraya Phiphat-kosa (Chairman) ; H.C.  
Andersen (Manager) ; P.B.C. Kinch (Contractor) ; L. Th. Unverzigt (Secretary) ; E.M. Kinch  
(Director) ; J. Mackay (Director) ; J. McEwen (Director) ; C. Sandreczki (Director) ; Mrs.  
Lenz.

1905/01/04b (2447) BTWM 1905/01/04

ターチーン鉄道会社の開通式の模様をバンコクタイムズ紙が報道(2)。

\* 33キロメートルの距離。全部で8つの駅 (Bangkok, Talat Pin, Ban Khun Chien, Bang Poh, Ban  
Nam Chun, Khok Kwai, Bang Khom, Thachin) を設置。2輛の機関車 (計4600kg) を運行。建  
設費用は110万バーツ。

\* 午前9時10分にゲストを乗せてバンコクを出発。10時20分にターチーン駅着。帰りは午前10時  
55分発、12時10分着。最高時速は45km。

1905/02/10 (2447) BTWM 1905/02/10

"The Siam - Burma Railway Scheme" ビルマ=タイ=雲南鉄道について、『ラングーンタイムズ紙』  
が大きく取り上げる。

1905/02/15 (2447) 文献3533, 7 (RSRS 1904)

プラバート (プラプッタバート) でのお祭り。20日まで特別列車を運行。例年同じ。2月11日か  
ら20日までこのお祭りを汽車で訪れた人は計3万2723名。約4万バーツの営業収入 (4ページ) が  
ある。このほか、11月19日から24日に行なわれるプラパトム (ナコンパトム) のお祭りにも、2万  
2883名の人出があり、この2大祭りが鉄道の稼ぎ頭と報告。

1905/03/01 (2447) 文献3566, 129

セクション・エンジニアの国籍別分布について。

鉄道局長ヴァイラーの日記より (バンコク)。1905年現在、鉄道局の職員は313名。うち243名  
がスタッフ、70名がエンジニア (Bau) である。スタッフ部門の多くはタイ人、エンジニアは外国人が占  
める。鉄道工区の建設工事を指揮する工区担当エンジニア (Sektionsingenieuren, superintending  
engineer) は計17名。内訳はドイツ人8名、イギリス人4名、タイ人2名、デンマーク人2名、イタリ  
ア人1名となっている。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1905/03/08 (2447)

BTWM 1905/03/09、23-25

"A Road to Penang" マラヤ半島縦断道路建設計画について。

\*サイアム・エンジニアリング協会(The Engineering Society of Siam)でウェステンホルツ(Westenholz)が、ペナン=バンコク間の縦断道路建設の可能性とその経済効果について基調講演を行い、大きな話題となる。その時の講演記録を3ページにわたって掲載。

\*シンガポール=ペナン=バンコクの所要時間：現在、郵便船はペナンからシンガポールが36時間、シンガポールからバンコクが4日間弱かかっている。もし、道路ができれば、ペナンから半島の道路入り口まで3時間、そこからペップリーまで600マイル、30時間、ペップリーからバンコクまで高速の船で4時間、計37時間で済む。予定される建設費用は1マイル当り2800バーツ、計168万バーツと見積る(24ページ)

◆注：3月24日、3月27日、3月30日、4月5日、4月23日にも、この問題の特集記事を掲載。

1905/03/09 (2447)

BTWM 1906/03/09

"The State Railways" 鉄道局が2つの支線建設を検討中と報道する。

\*北部線、ピチャイからスコタイもしくはサワンカロークに接続する支線。これにより幹線とヨム川の中心地を鉄道で結ぶことになる。サワンカロークの場合には、支線の全長は30km。

\*南タイのペップリー線のプラバトム駅から北上してスパンブリーに接続する支線。プラテンを迂回してスパンブリーに行くと、支線の全長は92km。

1905/03/16 (2447)

文献3517、255

南タイ、ナコンシータンマラート=ローンピブーン間の鉄道建設計画を地元住民が申請。タイ政府は認可したが建設されず。

1905/03/20 (2447)

文献3517、125；FAR 1906、9

外国借款／タイ政府、最初の鉄道借款を結ぶ。100万ポンド、年4・5%の利子。

(原資料 Ministry of Finance, *Report of the Financial Adviser on the Budget of Siam for the Year of 1906/1907*, 1907, p.9)

1905/03/20 (2447)

Statistical Yearbook 1923 No.8, 78

外国借款／第1回 鉄道借款協定の締結について。合計100万ポンド、利率は4・5%。

鉄道建設資金の補充のため、国庫準備金への組み入れを条件に、イギリス(香港上海銀行)とフランス(インドシナ銀行)に依頼して、ロンドンとパリで公募する。元本の返済は、遅くとも1911年3月から。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1905/03/30 (2447) BTWM 1905/03/30

"A Road to Penang" เปナンからバンコクまでの建設費用見積りの訂正。

\* ウェス腾ホルツの試算では、km 当り 1700 パーツ、合計 200 万パーツ。しかし、バンコクタイムズ紙に寄せられた試算では、(1) くい打ちに km 当り 20 パーツ、(2) 整地に 100 パーツ、(3) 土木工事 (12 m 幅) には、km あたり 9600 立方メートルの土壌が必要として 4320 パーツ、(4) 舗装工事 (4 m 幅、15 cm の厚み) に 1200 パーツ、(5) 橋梁建設には km あたり 320 パーツ、(6) 労働者や資材の置き場建設費に (1) - (5) の 10% の費用 596 パーツ。合計、1 km 当り 6556 パーツ。したがって、1000 km の道路には 656 万パーツ、ウェス腾ホルツの試算の 3 倍以上の費用がかかると主張。

1905/04/01 (2448) 文献 3534, 3 (RSRS 1905)

\* コーラート線と同様、北タイ線の建設のための砂利石は現地で調達。

\* 北部線のためのレールは、すべてイギリスに発注。3 万トン、17 万 2000 ポンド。なお、その他の鉄道資材用の鉄鋼製品 3 万ポンドは、ベルギーの会社に発注する。ロップリーからのレール敷設は、1905 年 4 月 1 日から開始した。

1905/04/13 (2448) BTWM 1905/04/13

"Railways in Siam" 2 つの新しい鉄道支線建設計画が浮上する。(1) 現在のバンコク=ターチン間のターチン鉄道とほぼ同じ距離 (38 km) で、ターチン、ナコンチャイシー川からマークロン川河口を結ぶ路線、(2) コーラート線の支線で、コーラートの駅からムーン川のターチャンを結ぶ 17 km の路線。

1905/05/03 (2448) BTWM 1905/05/22

"Proposed Siam - Cambodia Railway"

\* サイゴンの新聞『オピニオン紙』に、ジロウなど (Lieuts Giraud, Leroy, Chauvet) をメンバーとする鉄道建設調査隊の提案が掲載される。計画では、コムボンチャムからウボンにつながる路線。

1905/06/08 (2448) 文献 3534, 7 (RSRS 1905)

鉄道局の技師長クローク (Kloke, Chief Engineer) が退任。ドイツに帰国する。7 月 12 日、新しい技術担当責任者 (Superintending Engineer) として、ドイツ人メイヤー (Meyer) が就任。

1905/06/15 (2448) 文献 3534, 7 (RSRS 1905)

土木大臣に新たにクロムマルワン・ナリット親王を任命、プラヤー・スリヤーヌワットは退任。

1905/06/21 (2448) BTWM 1905/06/24

"The King's Tour" 国王の南タイ旅行 (6 月 21 日 - 7 月 11 日) の公式日程が発表される。

☆ 6 月 21 日 / 特別列車でバンコークノイを出発。22 日 / プラチュアアップキーリーカンで泊まり。23 日 / チュムボン、25 日 / ソンクラエに到着、29 日 / トレンガヌ、30 日 / パッタニー、7 月 2 日 / ナコンシタンマラート 同地にしばらく滞在、大型船で沿岸を視察。7 月 11 日、バンコクに戻る。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1905/06 (2448) 文献3517、256

サラブリー=タンヤブリー間の鉄道建設をシュミット社 (Schmidt, Fertsch and Co. of Bangkok) が申請。結局、認可せず。

1905/07/29 PKPS Vol. 20. 284-291: N25

「メークロン鉄道会社設立の国王勅許に関する布告 (ラッタナコーシン暦 124 年)」 \*設立発起人はタイ側 7 名、外国人 8 名。

ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด (ร.ศ. ๑๒๔)

1905/08/20 (2448) PKPS Vol. 20. 294-296: N26

「東部線鉄道建設用地買収のための勅律 (ラッタナコーシン暦 124 年)」  
ประกาศพระราชกฤษฎีกาในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (ร.ศ. ๑๒๔)

1905/08/20 (2448) PKPS Vol. 20. 296-299: N27

「東部線鉄道建設用地買収に関する土木省布告 (ラッタナコーシン暦 124 年)」  
ประกาศกระทรวงโยธาธิการในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (ร.ศ. ๑๒๔)

1905/08/20 (2448) 文献3536, 14 (RSRS 1907)

国王, 勅令により, 東タイ線 (バンコク=チャチュンサオ間) の鉄道建設のための土地収用を指示。全部で 1787 ライの土地の収用。費用は全体で約 5 万バーツ、1 ライ当り 28 バーツで収用する。\*東タイ線の建設は 1905 年 11 月から開始。

1905/08/24 (2448) PKPS Vol. 20. 300-301: N28

「東部線鉄道建設用地買収のための係官任命に関する布告 (ラッタナコーシン暦 124 年)」  
\*ルワン・ラッタチャーン鉄道局職員\*を土木係官に、ルワン・ノラパックプルuttiコーン首都省職員をクルンテープ州の地方係官にそれぞれ任命。一方、プラーチン地区では、ルワン・ラッターチャーンを土木係官に、ルワン・ガセートサンパキット・チャチュンサオ県都所在郡長を地方係官にそれぞれ任命した。

ประกาศว่าด้วยตั้งข้าหลวงจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายตะวันออก (ร.ศ. ๑๒๔), หลวงราชาจารย์ ประจักษ์ พนักงานในกรมรถไฟ

1905/08/25 (2448) BTWM 1905/11/02、22

\*1904 年 4 月 1 日より北部線 ロブリー=パークナムポ間のレール敷設工事を開始する。まずロブリー駅からレールを敷設、のちパークナムポ駅側からもレールの敷設を進め、1905 年 8 月 28 日に両者がつながって、レールの敷設を完了した。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1905/09/16 (2448)**

**PKPS Vol. 20. 319-320: N29**

「北部線鉄道建設用地買収のための係官任命のための布告（ラッタナコーシン暦124年）」

\*アッカーマン（◆ドイツ人のアルトマンか?）、フアドン村のセクションエンジニアを土木係官に、ルワン・ナロンルアングリット、ピッチット県副知事\*を地方係官にそれぞれ任命した。

**ประกาศว่าด้วยตั้งข้าหลวงจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. ๑๒๔), มีสเตอร์ อักเกอร์มาน, พระณรงค์ฤทธิ์ ปลัดเมืองพิจิตร**

**1905/09/18 (2448)**

**BTWM 1905/09/18**

"The Siam State Railways. " **【第8次 鉄道局／年次事業報告書（1904年度版）】**の要約を、『週刊バンコクタイムズ紙』が紹介する。

**1905/10/01 (2448)**

**BTWM 1905/08/09**

"The Siamese Tramway Co.,Ltd." 10月1日、サイアム路面電車の開業式を予定通り行くと報道。30輛の電車をいっしょに投入する。国王用には特別電車を準備すると報道。

\*発電設備は、200KW直流方式（Bowet and Lindlay）で3基、コンデンサーはウィーラー社（Wheeler Engineering Co.,Ltd.）の製品を使用する。

\*建設は途中1週間、中国人苦力がサボタージュに入ったりして問題があった。休日を要求、もしくは監督官が手間仕事を認めないことへの不満に端を発したストライキ。ストライキのあとは、十分の休暇を与えた。

**1905/10/01 (2448)**

**BTWM 1905/08/09、11-12**

"The Siamese Tramway Co.,Ltd.: Official Opening by The King" **サイアム路面電車の開業式典を国王ご臨席のもと行う。**

\*午前8時前、皇太子がサームセーンのドゥアンタワンノーク通りにある会社の本社に到着。さらに午前8時少し過ぎに国王が到着。ナラーティップ親王（会社の会長）と役員が出迎える。それまでに会場の周りを見物客でごったがえす。

\*国王が銀製の最後のボルトを締める。そのあと、ナラーティップ親王が国王にご報告。建設は19・5km、ちょうど18カ月で完成する。

\*朝食のあと、パイロットカー、ロイヤルカー、その他4輛の車輛に試乗し、路線をひとわり回る。会社支配人のスミス（Smyth）が国王一行を案内した。

\*午後1時から4時半までは、一般客に公開する。

\*10月2日から営業開始。

**1905/10/03 (2448)**

**文献215, 156**

ポリパットスクムパン殿下（当時、海軍局長）の国王への上奏文（10月3日）の中で、**日本が1904年に、海軍省に対して研修生の派遣を打診してきた。**タイとロシア、他のヨーロッパ諸国との友好関係の維持を理由に、海軍は当面は断った。しかし、ドイツへ2名派遣する費用で日本には8名派遣できる。国費節約のためには日本留学も検討した方がよいと国王に具申する。

**เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ ผู้บัญชาการกรมทหารเรือ**

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1905/10/09 (2448)

BTWM 1905/10/09

"The Siam Budget: Financial Adviser Report" ลาตนาโคชิน曆 124 年 (1905-1906 年) の財政報告

\* 政府は、ヨーロッパ一般投資家に、鉄道を通じたわが国の開発に参加するようにアピールする。

\* 昨年の建設費の返却のために、すでに 25 万ポンドの特別資金を一般財政から移転させている。残りの 65 万ポンドについてもすでに手当てはすんでおり、今後の建設費も確保。全体の鉄道借款は 90 万 5000 ポンドにのぼる見込みである。。

1905/10/31 (2448)

BTWM 1905/11/01

"The Royal Railway Department: The Opening of the New Line." 北部線、バーンパーチャー=パークナムボ (ナコンサワン) 間が開通。国王、皇子、王族などが多数ご臨席のもと、バーンパーチャー分岐駅で盛大に開通式が開かれる。

☆この開通式に出席した主な外国人技師、鉄道職員 (この日、功労者に授勲がなされる) のリストは次のとおり。

☆Weiler, L (鉄道局長); Schnerr, F. (運輸部長); Meyer, H.K. (技師長兼秘書長);

☆Gittins, H.; Passmore, N.K.; Goetz, A.; Doehring, V.; Smyth, R.F. (以上、工区担当エンジニア/セクションエンジニア);

☆Fenrich, O.; Thiel; Kuang Gini (以上、本部事業部職員); Galland, L.; Gotthard, M. (以上、工場・機関車サービス部); Neidhardt (運輸事業部);

☆Luang Ramphaiphong; Luang Rattacharnprachak (以上、アシスタント・セクションエンジニア)

☆Nai Thong You (Head clerk of Technical Office); Khun Phinit; Khun Wichit (駅長)

1905/10/31 (2448)

文献3534, 2-3 (RSRS 1905)

土木大臣が国王に『ロップリーからパークナムボへの鉄道延長について』(10月31日)と題する詳細な報告を提出する。また、11月1日には、同線が開通(118キロ)。鉄道局局长ヴァイラーが、その経過報告を英文で提出する。

☆パークナムボ線について。1897年12月にロップリー線の建設開始。ロップリーまでの開通は1901年4月1日。1902年5月からロップリー=パークナムボ間の工事開始。パーサク河を横切る102メートルの鉄橋を建設。その他、2つの鉄橋、28の木製の橋を架橋。木製の枕木に替えて、鉄鋼製品の枕木を初めて試験的に使用する。

1905/11/01 (2448)

文献3040, 11

ロップリー=パークナムボ間、全長117キロが開通する。

ลพบุรี, ปากน้ำโพ



1905/11/01b (2448) 文献3534, 3 (RSRS 1905)

ヴァイラーの報告。パークナムボ線について(続き)。

☆北部線の線路レールの発注は、約3万トン(17万2000ポンド相当)は、イギリスに対して行なう。その他、マイナーな資材(3万ポンド)をベルギーに発注。

☆パークナムボ線のため、12輦の機関車(ドイツ、51万2000パーツ)と187輦の客車、貨物車(ベルギー、3万9000パーツ)を発注する。

☆同線のキロ当り建設コストは4万8200パーツ。コーラート線は単価が6万7000パーツ、ロブリー線は4万8200パーツ、南部ペブリー線は5万3300パーツ。

1905/11/02a (2448) BTWM 1905/11/02、22-23

北部線ロブリー＝パークナムボ間建設の歴史(1)

☆『第8回鉄道局年次事業報告書(1904-1905年)』、北部線、バーンパーチャーからパークナムボ間開通に伴い、北部線の建設の詳しい報告を国王に奏上。『週刊バンコクタイムズ紙』がその内容を詳しく報道。

☆前史と建設史

\*1898年11月 バーンパーチャー＝ロブリー区間のレール敷設開始。

\*1900年7月23日、レールの敷設が完了。鉄鋼製の枕木は6・5パーツ、それに対して木製の枕木は1・50から1・75パーツと安く、国内で調達できる。

\*1900年末からロブリー＝パークナムボ間118kmの建設を実質的に開始する。しかし、1901年3月、建設を中断。すべての資材、人力を南タイのペブリー線の建設に回す。

1902年5月、パークナムボ線の建設を再開する。

\*1904年4月1日よりロブリー駅からレールの敷設開始。のちパークナムボ駅からもレールの敷設を進め、両者がつながったのが、1905年8月28日。

1905/11/02b (2448) BTWM 1905/11/02、22-23

北部線ロブリー＝パークナムボ間建設の歴史(2)

☆建設費用について：

\*土地収用費は、km当り60パーツ、ペブリー線の2091パーツに比べはるかに安くすむ。

\*土木事業は120万パーツ、1立方メートル当り0・75パーツ、もしくはkm当り1万170パーツ。これはペブリー線の0・61パーツ、km当り9208パーツより高くつく。

☆鉄道建設資材について：

\*レールの発注は合計3万トン、20万2000ポンドに達する。このうち17万2000ポンドがイギリス、残りの3万ポンドはベルギーの会社に発注する。

\*機関車、車輛は、パークナムボ線が12輦の機関車(ドイツに発注、51万2000パーツ)、187輦の客車はベルギーに発注。

1905/11/02c (2448) BTWM 1905/11/02、22-23

北部線ロブリー＝パークナムボ間建設の歴史(3) 国王が鉄道建設の国家的重要性を強調

☆以下の文章は、鉄道局長のパークナムボ線開通に対する国王の感謝と激励の言葉。

" I simply repeat what is well known when I say that the construction of railways has not only the greatest influence upon the development of a country, but is also the most striking evidence of that development. No public work devised by human invention has produced so marked an effect upon the administration of a country and upon the character and prosperity of its inhabitants "

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1905/11/15 (2448) BTWM 1905/11/14**

**"Bangkok and Wireless Telegraphy"**

ドイツ・テレフンケン社の技師ローレンツ (Oscar Lorenz) が、蘭領東インドのバタビア等に出張する。ローレンツは、タイにおける 2 ヶ所 (バンコクとコーシーチャン) の無線電信基地の実験作業を指導してきた。帰国後、タイ政府がテレフンケン社の 2 つの電信基地を引き継ぐがどうかについての決定を下す予定。ただし、問題は 2 つ。初期投資の回収をどうするか、そしてタイ人に無線電信を維持できる技術能力があるかどうか。

**1905/11 (2448) BTWM 1905/09/29**

**"The Royal Railway Department"** 鉄道局が建設するペートリユウ線、公式には東部線 (Eastern Line) の建設が、1 1 月末より開始される予定と報道。この建設は、イギリス人のギッティンズ (Gittins) が担当する予定である。

**1905/12/11 (2448) BTWM 1905/12/11、10-13**

**"The First Census in Siam: Memorandum on the Census"** 最初の人口センサスの結果を発表。『週刊バンコクタイムズ紙』が要約して紹介する。

\*ゴラマガン・アムパー (郡長)、パラット・アムパー (副郡長)、村の古老などの協力を得て実施する。詳しい報告は後期 1 2 州 (モントン) のみ。全国の人口合計は **6 6 8 万 6 8 4 6 人**。

◆前期調査 8 州: 3 3 7 万 2 1 4 6 人 / (1) イサーン (東ラオス) 9 1 万 5 7 5 0 人、(2) ウドン (北ラオス) 5 7 万 6 9 4 7 人、(3) **バンコク 4 9 万 8 6 7 7 人**、(4) パーヤップ 4 8 万 5 5 6 8 人、(5) クランタン 3 0 万人推定、(6) ケダー 2 1 万 9 0 0 0 人、(7) ブーラーパー 2 0 万 8 8 6 8 人、(8) トレンガヌ 1 1 万 4 8 9 5 人。

◆後期調査 1 2 州: 3 3 0 万 8 0 3 2 人 / (1) ナコンシタンマラート 6 4 万 5 5 4 5 人、(2) アユタヤー 4 8 万 4 2 3 6 人、(3) コーラート 4 0 万 2 0 6 8 人、(4) ラートブリー 3 4 万 4 4 0 2 人、(5) プラーチンブリー 2 8 万 2 0 5 3 人、(6) ナコンチャイシー 2 4 万 6 7 3 4 人、(7) ナコンサワン 2 2 万 8 4 9 7 人、(8) ピッサヌローク 1 9 万 6 7 3 9 人、(9) プーケット 1 7 万 8 5 9 9 人、(10) チュムボン 1 2 万 9 9 0 1 人、(11) チャンタブリー 9 万 4 9 7 7 人、(12) ペチャブーン 7 万 4 2 8 1 人。

**1905/12/19 (2448) 文献 206, 27-28**

**海軍兵学校の海外研修第 1 号として、研修生 11 名を、日本に派遣。** 海軍の資金を使用。7 名は海軍兵学校の生徒、残り 4 名は特待生。

☆「デリー」船で 1 9 0 5 年 1 2 月 1 9 日、出発。シンガポール経由で日本へ。日本海軍は機密保持のため、軍事演習・研修の受け入れを拒否。機械エンジニアリングの研修のみを認める。11 名のうちの一人は、1 9 0 9 年に神戸で研修途中、病死。このことから 3 年以上の研修であったことが類推できる。

◆注: 以後、海軍海外研修生をデンマーク、イギリスなどに拡充していく。< 11 名の研修生のリストは、文献 206, 27-28 にあり >

**1905 (2448) 文献 3065, 136-137**

「ラッタナコーシン暦 1 2 4 年 国王のバーンパーチャー、ロップリー、パークナムポ線建設のご視察に関する報告」、全文を収録。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1906/01/04 (2448) PKPS Vol. 20. 466-467: N30

「ピチャイ地区、ウッタラディット地区の鉄道建設用地収用のための土木係官、地方係官の任命に関する布告（ラッタナコーシン暦121年）」

\*1903年3月1日の布告にしたがい、係官を任命。土木係官は、当時ウッタラディット地区で鉄道建設に従事していたセクションエンジニア、ゴーツ（A. Goet or Gott）を、地方係官はピサヌローク州の官吏ブラ・ウィットキリー\*を任命する。

ประกาศตั้งข้าหลวงโยธาและข้าหลวงท้องถิ่นจัดการที่ดินสร้างทางรถไฟแขวงเมืองพิชัยและเมืองอุดรดิตถ์ (ร.ศ. ๑๒๑), เอ. โก้ต, พระวิชิตศิริ

1906/02/03 (2448) 文献3517、256

ペップリー=ナコンシータンマラー=ソンクラ=ケダー間の南部線の建設計画を在タイのイギリス商会ルイス・T レオノーウェンズ社（Louis T. Leonowens, Ltd.）が申請する。結局、認可せず。

1906/02/03 (2508) 文献3517、130-131；国立古文書館史料

イギリスの商会ルイス・T レオノーウェンズ社（Luis T. Leonowens, Ltd.）が、ペップリーからケダーまでの半島縦断鉄道の提案をタイ政府に行う。

（原資料 NA 5 Yo, 5.5/26, Leonowens to Suriya, 3 February 1906）

\*すでに、イギリスの鉱山会社はスズ鉱石や資材を運搬するために、半島部の鉄道の建設を要請していた。イギリス側はこれをよい機会と見て、タイ政府に圧力をかける。バンコクのイギリス領事ベケット（W.R.D. Beckett）は、ルイス・T レオノーウェンズ社の提案を推進しようとする。

\*1906年5月 スリヤヌワットは、南部線の建設はあくまで政府の主導権を残すべきで、民間企業導入に反対する長文の提案を大臣会議に提出。

1906/02/23a (2448) 国立古文書館史料

プレイヤー・スクムナイウィニット土木大臣より国王への奏上。タイ人エンジニアの問題について（1）。

\*タイには鉄道建設の技術がないため、ドイツ人技師を多数招聘して建設を行なった。完成した後は保線の仕事があるが、タイ人自身でこれを行なうこともできない。そのため、再び外国人に頼らざるをえない。

\*運輸事業は、現在ドイツ人のシュネルのところで一括して行なっている。タイ人をこの分野で使うためには長い時間がかかるので、これまた外国人に頼るしかない。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1906/02/23b (2448)

国立古文書館史料

プレーヤー・スクムナイウィニット土木大臣より国王への奏上。タイ人エンジニアの問題について（２）。

\* ヴァイラー鉄道局長の方針。比較的やさしい技術で済むのは、（１）運輸関係（exploitation section）と、（２）保線事業の２つ。この２つの部署にタイ人を送り込み、そこで実習を行なわせて、徐々にタイ人エンジニアを育成する方がよいという方針。

\* ヴァイラーは鉄道局の中では絶対的な権限を持っており、これに意見を述べる事ができるのは国王しかいない。できれば、（ヴァイラーを牽制するためにも）鉄道局全体を監督する外国人顧問を任命するのが賢明である。その候補としては、すでに１５年間、タイの鉄道局で働いているギッティンズがよい。

◆資料：NA R5 Yotha 5.1/40, "Ruang Engineer thai nai Krom Rotfai." from Naret to the King, February 23, 1906.

ร๕. ย๖ ๕.๑/๔๐ "เรื่องอินยนิยไทยในกรมรถไฟ" พระยาสุขุมณัยวินิต

1906/02/25a (2448)

文献3566, 136

鉄道局長ヴァイラーの日記より（バンコク）。「いまはコメの季節である。今年はとくに作柄はよい。バンコクに輸送されるコメの量は、平均して１日に１０トン積みの貨車で７０台に及ぶ。今年度（農業会計）のコメの収入は高いと思う」。

1906/02/25b (2448)

文献3566, 137

鉄道局長ヴァイラーの日記より（バンコク）。「２月１５日に、国際公示広告を行ない、３００輛の貨物車の納品を募った。同じように、１６輛の機関車の公募広告も行なった。３輛のどっかい貨物車牽引用機関車は、すでにハノーバにあるエーゲストルフ社（Egestorff in Hannover）に発注した。メナム川に架ける鉄橋の資材の国際入札も現在行なうところである。これはタイで一番大きな橋になる予定だ。最初、私はこの鉄橋資材をドイツに発注しようとしたが、すぐにイギリスからクレームがついてしまった。イギリス、フランス、ベルギーの値段の見積りもとる計画である。これは現在、激しい国際競争になっている。国際入札を行なうと、フランスは決まって負け、ベルギーがたいがい落札する。入札の条件の一つに、橋の設計にかなった資材の形状を定めているので、今回はドイツが落札するだろうし、私もそう信じている」と日記に記す。

1906/03 (2448)

文献3534, 3 (RSRS 1905)

2448年度のコーラート線、ロップリー線の現在の車輛保有台数は、機関車１８、客車３６、貨車２５１輛。

☆パークナムボ線（ナコンサワン：北部線）のための車輛は、機関車１５、客車１８７を新たに購入した。機関車はすべてドイツに発注。５１万２０００パーツ。１８７輛の貨車はベルギーの会社に発注。３万９０００ポンド。いずれも会社名は不明

1906/03 (2448)

文献3534, 3 (RSRS 1905)

路線別キロメートル当りの建設コストは次のとおり。コーラート線６万７０００パーツ、ロップリー線４万８２００パーツ（総額２０５万パーツ）、ペップリー線５万３３００パーツ、パークナムボ線５万７６００パーツ（推定）。全体の平均は６万０７０３パーツ。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1906/04/01 (2449) 文献3517、119； 国立古文書館史料

鉄道警察隊 (Railway Police) の本部を、従来の首都省 (Ministry of Local Government) から分離独立し、鉄道局の直轄とする。

☆設立の背景：1904年以降、中国人労働者を使用して北部線建設を行ってきたが、中国人たちは凶暴であり、エンジニアを殺害したり喧嘩が絶えない。そのため取り締まりを強化するために、鉄道警察隊を拡充強化し鉄道局の直轄とする。人員は72名。

◆原資料 NA Yo, 5.1/33, telegram Suriya to King, 5 December 1905; do., 23 May 1906

1906/05/15 (2449) 文献215, 156

ボリパットスクムバン殿下 (当時、海軍局長) の国王への上奏文 (5月15日) の中で、海軍兵学校の生徒を特別研修生として、すでに日本に送り、川崎港などで研修を受けていることを、国王にご報告。

1906/05/30 (2449) 文献3566, 137-138

鉄道局長ヴァイラーの日記より (バンコク)。「今年は、コレラで死んだヨーロッパ人が多い。普通はヨーロッパ人が死ぬことは珍しいことだ」と日記に記す。以下、運河の水が問題であること。対策として、彼らは自分達で井戸を掘ったことを記録する。

1906/05 (2509) 文献3517、132-133；国立古文書館史料

ラーマ5世王、日本への関心を示す。

\*ラーマ5世王、タイ陸軍司令官のナコンチャイシー親王を、日露戦争の戦勝式典に日本へ派遣する。

\*1907年1月 タイ海軍、神戸の川崎造船に4隻の軍艦を発注する

◆原資料：大阪毎日新聞 1906年2月16日； 報知新聞 1907年1月5日ほか

1906/06/01 (2449) BTWM 1906/06/05

"The Minister of Public Works." プラヤー・スクムナイウィニットが新しい土木大臣に任命される。もとの土木大臣プラヤー・スリヤーヌワットはすでに大蔵大臣に就任している。

\*プラヤー・スクムは、当時、ナコンシータンマラート州 (モントン) の総督 (High Commissioner of the Monthon Nakhonsritthamrat)

1906/06/23 (2449) 文献3005, 15

陸軍エンジニア課 (Kong Thahan Engineer) を軍工兵局 (Krom Thahan Chang) に改組する。土木工学、道路・橋・建物などの建設技術の訓練を担当。

กรมทหารช่าง

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1906/07/12 (2449) 文献3566, 138-139

鉄道局長の北部線建設視察旅行。

鉄道局長ヴァイラーの日記より（ピチャイとピッサヌロークの間）。「ウッタラディットの町から陸路でラムパーンとメーワンを目指して出発する。このような旅は大変なので、十分な事前準備が必要だ。そこで、40名の運搬人、荷物運搬用の2頭の象、6頭の馬からなる旅行隊を編成して出発した。この旅程は山が多い。キャラバン隊が通る山道は狭いが、私が思った以上に、人の往来は多いようだ。ウッタラディットは、メナム川の船の終点であり、同時に北部や東部に向かうキャラバン隊の始発にもなっている。このキャラバン隊は、そこからさらに中国南部や仏領インドシナへと向かっていく」（P.138）  
「ウッタラディットからラムパーンの都に行くには7日間かかる。人口は5万人、バンコク、チェンマイに次ぐ、タイでは第三の都市である」（p.139）

1906/08/03 (2449) BTWM 1906/08/03

"The Budget Report: Railway Construction" 外国借款／鉄道借款について。

ラッタナコーシン暦123年、ロンドンとパリで起債した鉄道借款100万ポンド（ネットの受け取りは90万ポンド5000ポンド）（1450万パーツ）の残高は次のとおり。1904年度 498万6976パーツ、1905年度、580万パーツ。したがって、371万3024パーツの残。残高は14万ポンドを現金でロンドンの香港上海銀行の口座に、残りはヨーロッパ諸国の政府債券に投資する。

1906/09/01 (2449) BTWM 1906/09/01

"The Royal State Railways: Annual Report." 『第9次 鉄道局／年次事業報告書（1905年度版）』の要約を、『週刊バンコクタイムズ紙』が紹介する。

1906/09/12 (2449) BTMW 1906/9/12, 19-20

機関車16輻の公開入札／鉄道局、客車用機関車9輻とその補充部品、貨物車用機関車7輻とその補充部品の公開入札を行う。イギリス、ドイツ、スイス、スウェーデン、フランス、アメリカなど計34社が入札に参加。結局、ドイツのハノーヴェルシェ・マシネンバウ社（Hannoversche Maschinenbau A.G. vermalis Georg Egestorff）が落札（BTWM 1906/11/27）。

1906/09/12 (2449) BTWM 1906/09/12

"The Railway Tenders." 9輻の客車用機関車と7輻の貨車用機関車の公開入札の結果を公表。計34社が入札（別表作成、参照）。

☆11月27日、ドイツの会社（Hannoversche Maschinenbau）に決定。

1906/11/05 (2449) 文献3517、256

ペップリー＝英領マラヤ間の鉄道建設計画をダフ（R.W. Duff）及びイギリス金融グループが申請する。認可せず。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1906/11/23 (2449) PKPS Vol. 21. 93-94: N31

「北部線の鉄道用地の土地所有者の変更を禁止する勅律（ラッタナコーシン暦125年）」

\*線路の両脇40ワ（80メートル）のチャップチョン、譲渡、売買を禁止する布告。

ประกาศพระราชกฤษฎีกา ห้ามการแลกเปลี่ยนเจ้าของที่ดินซึ่งถูกทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. ๑๒๕)

1906/11/24 (2449) 文献3518、133（注16）

タイ人エンジニア育成のために、土木大臣ブラヤー・スクムがエンジニアリング関係の留学推進の提案を行うが、大臣会議で却下される

◆注：原資料：Sukhum to King, 24 November 1906 NA5, Krasuwang Yotha 5.1/50

1906/11/24 (2449) 国立古文書館史料

ブラヤー・スクムナイウィニット土木大臣より国王への奏上。タイ人の鉄道局長の可能性について。

\*フランス人のリノヴェンズ(?)の意見、タイの鉄道局長はタイ人であるべしという意見をまず紹介する。

\*方針としては、北部線、南部線、東部線にそれぞれ別の国の鉄道局長を任命するという方針。

\*仮にタイ人を鉄道局長に任命したとしても、それに見合う知識がない。結局、外国人技師の意見を聞かざるを得ないことになる。また、タイ人を鉄道局長にし、現在の局長を顧問に替えても、また膨大な給与を払わないといけない。

◆注：タイ人鉄道局長の実現にはまだ消極的な態度。

◆資料：NA R5 Yotha 5.1/40 from Phray Sukhumnawinit to the King, November 24, 1906.

1906/11/27 (2449) PKPS Vol. 21. 95-99: N32

「北部線鉄道建設用地の収用に関する布告（ラッタナコーシン暦125年）」

ประกาศในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. ๑๒๕)

1906/12/11 (2449) PKPS Vol. 21. 102-103: N33

「東部線から分岐しチャオプラヤー川貨物駅に至る鉄道建設用地の土地所有者の変更を禁止する勅律追補（ラッタナコーシン暦125年）」

ประกาศพระราชกฤษฎีกาเพิ่มเติม ห้ามการแลกเปลี่ยนเจ้าของที่ดินซึ่งต้องการสร้างทางรถไฟแยกจากสายตัวนอกไปตั้งสแตชันสินค้าที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา (ร.ศ. ๑๒๕)

1906/12/15 (2449) PKPS Vol. 21. 105-106: N34

「東部線から分岐しチャオプラヤー川貨物駅に向かう鉄道建設用地の買収に関する布告追補（ラッタナコーシン暦125年）」

ประกาศเพิ่มเติม ในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายแยกจากสายตัวนอกไปตั้งสแตชันสินค้าที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา (ร.ศ. ๑๒๕)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1906/12/28 (2449)

PKPS Vol. 21. 107-115

「Engineering Society of Siam Co.,Ltd.に国王の勅許を与える布告（ラッタナコーシン暦 125年）」

\*設立発起人は次の17名。

\* Homman van der Heide; C. Sandrezcki; Momrachawong Suwaphan; H. ???; Jonnason; T. H. Golemann (?); E. Boch; J. Mackay; J. Stratchon (?); J. Sanvatora (?); H. Polano; John M. Dunlop; G.H. Mann; C.W. Andersen; J. Bock; J.W. Hansley.

◆注：主としてデンマーク人、オランダ人、ドイツ人、イタリア人などで構成する。

ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทอินนิเยริงโซโซอ์ดีออสยามจำกัด

1906 (2449)

文献206, 36

海軍機械エンジニア学校を新設. 海軍兵学校の生徒から選抜して, エンジニア訓練の専攻コースを設置. 海軍軍事教育局管轄, 5年制.

◆注：タイ最初の本格的な機械工学専門の学校か？

โรงเรียนนายช่างกล

1906 (2449)

文献3065, 146

「ラッタナコーシン暦125年 プラットホームに入って汽車に乗る場合には, 駅で切符を買う必要があることについての土木省鉄道局の説明」、全文を収録。

แจ้งความกระทรวงโยธาธิการแพนกรมรถไฟ เรื่องเข้าไปชานสำหรับขึ้นรถไฟ ตามสะเตชั่นตอง  
ข้อตัว ร.ศ. ๑๒๕

1907/01/01 (2449)

PKPS Vol. 21. 115

「土木大臣の地位に関する布告（ラッタナコーシン暦125年）」

\* プラヤー・スクムナイウィニット土木大臣代理を、正式の土木大臣に任命する。

ประกาศตั้งตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ (ร.ศ. ๑๒๕), พระยาสุขุมณย์วินิต

1907/01/01 (2449)

普拉耶・スクムナイウィニット (Phraya Sukhumnai-winit: Pan Sukhum) が土木大臣に就任する (1907年11月まで)。

1907/01/03 (2449)

BTWM 1907/01/03

"A Railway Bridge." 北部線のウッタラディット近くの川に架ける橋の建設の公開入札を実施。イギリスの会社 (Cleveland Engineering Co. of Darlington) に決定。建設費用は総額12万ポンドに達する。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ. ๒๓๙๘-๒๔๘๔

1907/01/08 (2449)

BTWM 1907/02/06

"A Railway Bridge." สิงคโปร์的新闻が南部線の建設計画についてコメント。イギリス、ドイツ、タイの対立が露わになる。

☆バンコクから南に延びる鉄道の建設計画は、半島に権益を有するイギリスの関心を呼んでいる。建設を担当する鉄道局、したがって建設自身もドイツ人の支配下にある。もっとも重要な問題は、バンコク、ペナン、シンガポール間の運輸の権限がドイツ人の手に渡るかもしれないということで、そうなれば由々しきことだと、警告(1月8日の記事) 以下はこれに対する『週刊バンコクタイムズ紙』の解説。

☆ The Director-General of Railways had, he felt sure, no desire to "Germanise" the line, but, even if he had, he was not armed with efficient power to do so.

☆建設のための新しい鉄道借款300万ポンド(4・5%利付き)は、ドイツが75万ポンド、イギリスとフランスがそれぞれ112万5000ポンド提供している。借款への貢献はドイツがもっとも少ないと、暗に南部線建設をドイツ人が行うことを牽制。

1907/01/17 (2449)

文献3518、133(注16)

タイ人エンジニアの育成方針。

タイ人エンジニア育成のために、タイ人とヨーロッパ人のエンジニアの賃金率(pay scales)を同等にするという提案を、土木大臣プラヤー・スクムが行うが、若い王族の関心を引き起こすことはなかった、とイギリス大使館が本国へ報告(原資料: Beckett to Grey, 17 January 1907 PRO, FO 422/61)

1907/01/19 (2449)

Statistical Yearbook 1923 No.8, 80

外国借款/第2回 鉄道借款の協定を締結する。300万ポンド、利率は4・5%。

\*鉄道建設費用の補充のため、(1)ロンドンでは香港上海銀行(Hongkong and Shanghai Banking Corporation)が112万5000ポンド、(2)パリではインドシナ銀行(Banque de l'Indo Chine)が112万5000ポンド、(3)ベルリンではドイツ・アジア銀行(Deutsche-Asiatische Bank)が75万ポンドを、それぞれ引き受ける。元本の返済は1913年3月から。

1907/01/19 (2449)

PKPS Vol. 21. 128-129: N35

「北部線鉄道建設用地の買収のための土木係官と地方係官を任命する布告(ラッタナコーシン暦125年)」

\*1906年11月27日の布告にもとづき係官を任命する。ラムパーン都地区までの土木係官は、当時ウッタラディット地区の建設を担当していた地区責任者カノーヴァ(イタリア人: G. Canova, Division Engineer)。他方、地方係官は、ピチャイ地区をルワン・ナリナートセニー/ピチャイ県副知事\*が、ラムパーン地区をルワン・プートントゥラーヌラック\*が、パーヤップ州プレー地区をクン・スラバンノラガン\*が、それぞれ任命された。

ประกาศตั้งข้าหลวงโยธาและข้าหลวงท้องถิ่นจัดการซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายเหนือ (ร.ศ. ๑๒๕), หลวงนฤนารถเสนี, หลวงภูธรธรรานุรักษ์, ขุนสุบรรณนรการ

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1907/02/15 (2449)**

PKPS Vol. 21. 148-149: N36

「東部線の新工場建設のための土地拡張に関する布告追補（ラッタナコーシン暦125年）」

◆注：マッサン鉄道工場を指す。

**ประกาศเพิ่มเติม ขยายเขตที่ดินสร้างโรงงานใหม่ในทางรถไฟสายตัวนอก (ร.ศ. ๑๒๕)**

**1907/09/20 (2450)**

BTWM 1907/09/20

"Royal Railway Department: Expansion and Improvements." **新しい機関車修理工場の建設契約について。**建設は順調にいており、現在はメンテナンスの作業が始まった。

☆新しい機関車修理工場の建築請負い工事は、イギリスのホルベット (A. J. Corbett, representative of Straits Engineering Syndicate) に6000ポンドで与えられた。新工場はマハーナーク運河のサパー・トゥームに建設の計画。

☆一方、修理工場に備え付ける電気機械設備はドイツ企業に1750ポンドで発注の予定 (◆注：実際はイギリスの会社)。

◆注：11月23日の『週刊バンコクタイムズ紙』の報道を参照。

**1907/10/24 (2450)**

文献3517、120； 国立古文書館史料

**北部線建設のための外国人苦力・労働者について。**

\*同労働者は、可能なかぎり中国人ではなくラオス人を雇用する方針を、鉄道局長ヴァイラーがスクム土木大臣に伝える。

(原資料 NA5 Yo, 5.9/13, Weiler to Sukhum, 24 October 1907)

◆文献5110 (Wiyada, pp.125-126)。年次は明記していないが、1902年から1907年のファイルの中に、北部線建設では中国人苦力が人手不足を背景にたえず賃上げ要求を行っている。そのため、中国人に対抗して、イギリス保護民のケークガーリング族、フランス保護民のカム族などを導入し、賃金の引き下げを図ろうとした。

**แซกกาสิง, พวกขมุ**

**1907/11/23 (2450)**

BTWM 1907/11/23

新しい鉄鋼製の客車修理・組立工場は、ホワース社 (Howarth Erskine Ltd.) が建設請負を獲得した。

また、工場はイギリス製の資材で作るだけでなく、備え付ける3台の電気モーターも著名なイギリスの会社ヒギンズ社 (Higginbostom & Mannock Ltd., Manchester) が納品することになった。ホワース社はかくも重大な工事を獲得して、まことに目出度いと報道。(BTWM 1907/11/22)

◆注：ドイツ企業が次々と鉄道関係の落札を進めてきたことへの焦りと不満が現れている。

**1907/11/25 (2450)**

**クロムマルワン・ナレートウォーラリット殿下 (Kromluang Naret-worarit : Kridakon) が土木大臣に就任 (1912年4月まで)。**

**1907 (2450)**

文献3511, 167

ドイツ人技師エミル・アイゼンホッファー (Emil Eisenhofer) が、来タイ。北部線の鉄橋の架橋作業を指導する。のち、クンターン・トンネルの掘削作業も指導。

◆クンターン・トンネルの項目を見よ。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ. ๒๓๘๘-๒๔๘๘

1908/01/24 (2450) 文献3040, 11 ; 文献3008, 127

東部線, バンコク=チャチュンサオ間, 全長61キロが開通する。北部線, パークナムポ=ピッサヌローク間, 全長139キロが同じく開通。

\*バンコク=チャチュンサオ間は、ボートによる2日間の旅程から2時間に短縮される(文献3008, 127ページ)

ปากน้ำโพ, พิษณุโลก

1908/01/24a (2450) 文献3536, 14-15 (RSRS 1907)

鉄道局局长ヴァイラー, 『東部線, 北部線延長線開通の歴史 (History of Two Railway Sections Opened to Traffic on 24th January 1908)』と題する報告書を国王に提出。この中で, 両線の建設過程の状況を詳しく報告。

☆東部線について。1905年8月から建設開始。枕木(Mai Teng Rang)はコーラート地方から, 砂利石はチャチュンサオなどから確保。車両は, 北部線も合わせて, 16輛の機関車をドイツから(5万9714ポンド), 73輛の客車, 貨車をイギリスから(3万7375ポンド), 180輛の初, 砂利石貨物車をベルギーから(2万5030ポンド), それぞれ購入する。東部線の開通により, バンコク=チャチュンサオ間の旅程はそれまでのボートによる旅行で1-2日間から, 2時間へ大幅に短縮される。

1908/01/24b (2450) 文献3536, 15 (RSRS 1907)

『東部線, 北部線延長線開通の歴史』と題する報告書(続き)。

☆北部線延長について(パークナムポ=ピッサヌローク間開通)。1903年1月から建設開始。しかし, 1年のうち7カ月は洪水のため工事中止。水を防ぐため2-3メートル, 場所によっては6メートル以上の盛り土が必要。そのため築堤工事の平均コストは, 通常の1万1000パーツ/kmに対し, 3万パーツにもはね上る。

\*93の橋(うち鉄橋は4, 残りは木製の橋)を建設。枕木はパークナムポの森から, 砂利石はパークナムポとピッチットからそれぞれ確保。全体の建設コストは未確定であるが, 約1050万パーツ。キロ当たり7万6000パーツ(他の線の平均は1万1000パーツ), 築堤工事のコスト高による。この時点ではチェンマイへの延長を計画していたが, 途中で中止となる。

1908/04/06 (2451)

陸軍工兵局の機構改革。6部局(6師団), 8中隊(kong roi)

1908/08/03 (2451) BTWM 1908/08/03

"Royal State Railways: Progress of the Northern Line" クンターン・トンネルの苦力について。

\*「労働問題は困難を示している。中国人は空気が悪いからと言い張って、トンネルのなかでの作業を拒絶している。もっとも、法外な賃金を支払えばトンネルの中でも働くが、鉄道局はそうした支払いはしたくない。一方、ラオス人が代わりにそうした仕事を引き受けている。いまやトンネルの両側でのほとんどすべての仕事はラオス人がやっている。最近、ヘイズ(Heyward Hays) 鉄道局付き医師がこの地方を視察し、労働者の熱病への対策を講じた。インド人の医師1名がそのため医療活動に従事することになった。」

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1908/10/01 (2451) BTWM 1908/10/01

"State Railway Tenders: Tenders for 'Small Iron Materials'." 鉄道資材の公開入札の結果が公表される。

☆鉄鋼製品の5つの資材：(1) 7万5000の継ぎ目板(フィッシュプレート)；(2) 30万個の継ぎ目板用ボルトとナット；(3) 210万個のスパイク；(4) 36万個のボルトの座金(スプリングワッシャー)；(5) 27万枚のベアリングプレート。

ドイツ、ベルギー、イギリスなど計21社が入札に応じる。

1908/10/06 (2451) PKPS Vol. 22. 394-404: N38

「メークロン鉄道会社設立のための国王勅許に関する布告(ラッタナコーシン暦127年)」  
ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด (ร.ศ. ๑๒๗)

1908/10/13 (2451) BTWM 1908/10/14

"The Northern Line." ヴァイラー鉄道局長が、国王に同行して北部線建設の視察旅行に出発。  
ヴァイラー自身は、10月20日にバンコクへ戻る予定。

1908/11/07 (2451) PKPS Vol. 22. 410-411: N39

「ピッサヌロークからバーンダーラー間の北部線の開通に関する布告(ラッタナコーシン暦127年)」  
ประกาศเรื่องเปิดทางทางรถไฟสายเหนือตอนตั้งแต่พิษณุโลกถึงบ้านดารา (ร.ศ. ๑๒๗)

1908/11/11 (2451) 文献3040, 11

北部線, ピッサヌローク=バーンダーラー間, 全長69キロが開通する。  
พิษณุโลก, บ้านดารา

1908/11/11 (2451) BTWM 1908/11/12, pp. 2-5

"The Record Reign Celebrations: Nation's Memorial Unveiled." 国王、ラーマ5世王の在40周年記念式典が盛大に行なわれる。『週刊バンコクタイムズ紙』がラーマ5世王の業績を詳細に紹介する。

1908/11 (2451) 文献3567, 169-170

ヴァイラーの日記から。1908年当時、タイにおける政府お雇い外国人228名の分布。

☆イギリス人110名(関税局、測量地図局、鉱山局、警察局、教育省、司法省など)。

☆ドイツ人45名(うち35名が鉄道局に雇用)

☆デンマーク人42名(海運関係が多い)。

☆イタリア人13名(土木省が多い)

☆オランダ人8名(灌漑局)

☆フランス人7名(司法省判事、エンジニアリング一般)

☆アメリカ人3名(政府総顧問 General Adviser、ほか)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1908 (2451) 文献3065, 150-156

「ラッタナコーシン暦126年 パークナムポからピサヌロークまで北部線を延長建設することについて  
の国王へのご報告」. 報告書の全文を収録。

◆パークナムポはナコンサワンのこと。

1909/01/04 (2451) BTWM 1909/01/05

"Public Works in the North." 土木大臣が北部線の視察旅行に出発する。

\*土木大臣は、ヴァイラー鉄道局長とギッティンズ土木省技術顧問を同行して、北部の視察に出発。レールの最先端まで行き、同時に今後延長する予定のプレーまで視察に行く予定である。

1909/01/05 (2451) 文献3517、256

パッタニー=サイブリー=ケダー間の鉄道建設計画をオランダ人フーゲルヴェルフ (Arthur Hoogeruwerf) が申請するが、結局認可せず。

1909/01/06 (2451) BTWM 1909/01/06

"Motors in Siam" Acting British Consul W.N. Dunn の報告。

\*タイではモーターボートが重要。エンジンは輸入するが、ボート自身は国内で建造する。イギリス製のエンジンが最近入ったが、**既存の会社はドイツ製のエンジンを好んでいる**。1907年に外国人が経営する2つのボート会社が河川運行を開始した。バンコクの南にあるパークラート (Paklat) の村では、「ボート=路面電車路線 (Motor Tramway)」が建設された。パークナム路面電車会社では、モーターボートと路面電車を連結したので、それによってバンコクへのアクセスが容易になった。

1909/01/14 (2451) BTWM 1909/01/14, 15

"The Peninsular Railway" "Railway Vision" January 15th

\*キンバー (Sir Henry Kimber, Chairman of the South Indian Railway Company) が『フィナンシャルレビュー紙』に、インド鉄道の将来について寄稿。そのなかで、2つの可能性のある路線を提案。ひとつは、上海から揚子江を経て、チエンゲトゥ、パーモに至る路線。もうひとつはメナム川沿いに雲南に通ずる路線。後者は、1892年の「英シャム・コミッション」のリーダーだったアーチャー (Archer) の構想。

1909/02/27 (2451) BTWM 1909/02/07

"Machinery in Rice Cultivation" デンマーク人のアダムセン (Dr. Adamsen) が、ランシット運河で**機械による米作を試みた**と報道。新しい耕耘機は10馬力、3トンの重量。一人の人間で、20名分の人力と20頭の水牛の仕事こなす。また、フーバー社 (Huber & Co., Ltd.: Ohio) が建造した脱穀機も最近導入した。これだと1000束の稲を数日かけて脱穀していたのが、わずかに20時間で終わることができる。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1909/03/10 (2451) 文献3054, 350**

ブラヤー・ガンラヤーンマイत्री (Professor Jens I. Westengard, アメリカ人, タイ政府顧問) \* が, 南部線鉄道建設でイギリスによる不正な行為を非難。タイ政府とイギリスの間で, 南部線についてはイギリス人技師を排他的に雇用する, という密約があったことを暴露。当時, ドイツの在タイ大使はゴルツ (Freiherr von der Goltz) . 赴任したばかりで事情を分らず。

◆ウエステンガードは, 1907年から15年までタイ政府顧問 (General Adviser) . 帰国後, ハーバード大学法律学校の教授になる (文献3500, Aldrich, *The Key to the South*, p. 377)

**พระยาภิธานมตรี**

**1909/03/10 (2451) 文献3054, 315-316**

連邦マレー鉄道とタイ政府の間で, 鉄道借款協定締結。南部線の建設資金として, イギリスが400万ポンドの借款を提供。条件は, 年間4%の低利, ただし使用は年間75万ポンドを越えないこと。14年間は元利返還の猶予。15年目から返済。

\*この見返りとして, タイ政府はマレー半島北部の4カ国, サイブリー, クランタン, トレンガヌ, プルリスを英領マラヤに割譲する。この協定は, ダムロン親王内務大臣が推進。

\*ラーマ6世王期に, さらに75万ポンドの追加借款。1923年7月末現在, 南部線建設に使った借款の最終総額は463万ポンド (12万ポンドは結局, 使用せず)。

**1909/03/10a (2451) Statistical Yearbook 1923 No.8, 82-83**

**外国借款／第3回 鉄道借款の協定の締結について。合計400万ポンド、利率4%、返済期間は40年以内。**

南部線建設のための資金として、イギリスから借款。英領マラヤ連邦政府と鉄道局の間で締結する。元本返済は1924年3月10日から。

なお、このときの外国借款と引替に、タイ政府は南タイ4県、  
、プルリス、ケランタン、の領土を英領マラヤ連邦政府に割譲した。

☆1913年11月 英領マラヤ鉄道とタイの南部線を連結することで合意。このため、さらに75万ポンドの追加借款協定を締結。

**1909/03/10b (2451) 文献3029, 75 ; 国立古文書館史料**

**イギリスからの鉄道借款に秘密協定を付与。3つの条件を合意。**

(1) 南部線の建設に関わる測量その他の事業について、英領マラヤ連邦鉄道は他に先んじて権利を有すること。

(2) タイ政府は南部線建設にあたって、イギリス人技師を建設担当総責任者に任命すること。

(3) タイ政府は南部線を英領マラヤに将来、接続するべく約束すること。

◆原資料 : Kong Bannasan File 34, Samnuan 1 Ton 1, "Faem Ku-ngan Sang Thang Rotfai," Pho. So. 2447-2466 (1905-1923年)

**กองบรรณสาร, แฟ้มที่ ๓๔ ส่วนที่ ๑ ตอน ๑, แฟ้มกู้เงินสร้างทางรถไฟ" พ.ศ. ๒๔๔๗--**

**๒๔๖๖**

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1909/03/26 (2451)

BTWM 1909/03/26

"A Bangkok Railway: Discussed in the French Chamber" フランス商業会議所のヴィレイン (M. Gaudin de Villaine) が、インドシナの鉄道、タイの鉄道、雲南鉄道計画についてコメント。

" Trans-Indochinese Railway must have its terminus. The colonial administration had made mistake in allowing Siam to establish the railroad connecting Bangkok to the Mekong. It was to be feared that all the traffic of the Upper Laos might be transported to Bangkok, to the detriment of Saigon. To avert this danger a new line will have to be built."

1909/03/29 (2451)

BTWM 1909/03/29

"Siam's Railway Policy: Further Construction of Northern Line to be Abandoned" 北部線建設の中断。

\*タイ鉄道局は、サーラーメープアックの地点で北部線の延長をやめ、チェンマイまでの鉄道敷設は放棄したもよう。この政策の変化は、純然たる財政の不足による。なお、1910年11月までは現在の予算で建設を続ける見込み。

1909/03/29 (2451)

文献3054, 323-324

バンコク・タイムズ紙が "Siam's Railway Policy" と題する記事を掲載。その中で、北部線の建設を中断し、南部線にシフトした政府の政策を、鉄道政策の抜本の変更と報じる。これが引き金になって、陸軍局の皇子ナコンチャイシー殿下\* (デンマーク留学) が、北部線建設中断は国土保全にとって危険な政策と、ラーマ5世王に訴える。

☆ラーマ5世王、バンコク・タイムズの政府批判は、北部線の中断に不満な鉄道局長ベートゲの画策による記事と見る。

พระเจ้าลูกยาเธอ กรมหมื่นนครไชยศรีสุรเดช (พระองค์เจ้าจิระประวัติวรเดช)

1909/03/29 (2451)

BTWM 1912/01/24

" Siam's Railway Policy." 1909年3月29日、北部線については建設のために新規に借款を行わないという方針が決定される。ただし、建設そのものは小規模ながら続ける。

\*1912年1月、チェンマイまで北部線を延長するという方針が再度、考慮されることになった。事業計画は現在検討中。

1909/04/03 (2452)

BTWM 1909/04/03

"Railway Development in Siam: Some Hints from A French Critic" 鉄道建設計画をめぐるタイ、フランスの対立。仏領インドシナの鉄道建設計画に対抗するタイ側の提案・計画が常に存在すると、フランス人が危機感を訴える。

" In any case it would displease us greatly to see a Siamese (i.e. Anglo-German) railway from Bangkok to Battambang, in opposition to our future Saigon-Battambang line; to see the Bangkok-Korat line continued to the Mekong, that is to say to the heart of Laos in opposition to our projected railway from Saigon to Pnompenh, Ubon and Vientiane; to see a Bangkok-Chiangmai line reaching in a few steps to the Yunnan frontier, in opposition to our railway from Hanoi to Yunnansen."

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1909/04/03 (2452)

BTWM 1909/04/06

"Siam's Railway Policy" 北部線鉄道延長の中断は財政上の問題なので、3、4年先には再開される見通しと報道。

1909/04/17 (2452)

BTWM 1909/04/17

"Railway Note" 北部線の建設責任者、橋梁技師について

\* 北部線鉄道延長が中断されても、かなりの数のスタッフ(技師)は南部線の建設に振り向けられることになるので、仕事をじっさいに離れる人間の数はそう多くはないと予測。

\* 2万トンのベッセマー鉄鋼製のレールの公開入札が今週なされたが、このレールは北部線ではなく南部線で使用されることになる。

\* 北部線の建設を担当していたアルトマン(Altmann)とスミス(G.C. Smyth)の両名の技術担当責任者は、現在バンコクの本部に帰って次の指示を待っている。

\* ギョーツ(Goertz)、バーンダーラーの橋梁を架ける専門技師のおかげで架橋作業が完了する。

ギョーツは橋の支柱を担当。彼はいったん本国へ帰国したあと、今度は南部線(?)の建設に従事する予定(BTWM, 1909/06/08)

\* コルベット(A.J. Corvbett)、バーンダーラーの橋の建設に8カ月従事していたが、本日、当地からバンコクに戻ってきた(BTWM 1909/06/08)

1909/04/20 (2452)

国立古文書館史料

ヴァイラー鉄道局長、北部線建設に従事していた技師職員の中から15名(ドイツ人11名、イギリス人4名)を選び、その退職許可を国王に申請。資金不足で北部線の建設を縮小したため。

☆一方、ギッティンズは、南部線建設のために新たに9名(イギリス人4名、ドイツ人5名)の雇用を国王に申請する。

◆資料：国立古文書館史料(NA Yotha 5.5/24) ナレート土木大臣から国王への奏上(ラッタナコーシン 暦128年4月20日)

◆注：この資料には4月5日付け退職者のリスト、給与などが添付されている。本書の表V-30を参照。

1909/04/23 (2452)

文献3518、133(注16)；国立古文書館史料

土木大臣が、タイ人エンジニア育成のために土木工学専門の技術養成学校設立の提案を行うが、大臣会議で却下される

◆原資料：Naret to King, 23 April 1909 NA5, Krasuwang Yotha 5.5/24



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1909/04/23 (2452)

国立古文書館史料；文献3029、73

新たに開始される南部線の建設技師を任命する。イギリス人5名、ドイツ人5名、イタリア人1名、タイ人3名。

(1) Gittins (イギリス、南部線建設総責任者)；(2) Canova (イタリア、地区担当エンジニア)；(3) Knight, G.T. (イギリス、地区担当エンジニア)；(4) Goetz, A. (ドイツ、地区担当エンジニア)；(5) Martin, A.F. (イギリス、測量技師長)；(6) Phra Ramphaiphongboriphath (タイ、工区担当エンジニア)；(7) Phra Rattachan-prachak (タイ、工区担当エンジニア)；(8) Smyth, R.F. (イギリス、工区担当エンジニア)；(9) Smyth, J.C. (イギリス、工区担当エンジニア)；(10) Strauss, V. (ドイツ、工区担当エンジニア)；(11) Doebling, V. (ドイツ、工区担当エンジニア)；(12) Momchao Chatchusak (タイ、アシスタントエンジニア、土木省)；(13) Dr. Beyer, K. (ドイツ、アシスタントエンジニア)；(14) Kinnings, J. (ドイツ、アシスタントエンジニア)

◆資料：NA R 5 Yotha 7/265, "Kromaluang Naretworarit Krapbankhomthun Phrabatsomdet-phrachaoyuhua ruang Kan-sang thang Rotfai Sai Tai," 23 Mesayon Ro. So. 128.

1909/04 (2452)

BTWM 1912/01/25

"The Northern Line" タイ政府は、北部線建設を中止するという声明を発表。サーラーメープワックより先の延長は、純然たる資金上の問題で実施できない。かりに継続するとすれば、150万ポンドの追加借款が必要になると発表。

1909/06/01 (2452)

文献3054, 318, 340

国王、南部線建設統括責任者として、イギリス人技師ギッティンズ (Henry Gittins) を鉄道局南部線局長 (Controlling Engineer of the Royal Southern State Railway) \* に任命する。

◆注：ギッティンズは、カナダの鉄道建設に従事した後、タイでのパンチャード調査に参加。その後、鉄道局に採用。上級エンジニア\* の地位につく。ヴァイラーが鉄道局長になった後、彼から鉄道局事務局長、兼土木省顧問の職を引き継ぐ\*。タイ政府お雇い外国人として長く、タイ側からも「誠実な人物、能力がある」との評価を受けていた。1909年の借款協定で、南部線建設責任者はイギリス人技師という付帯条件がついたため、タイ政府は、イギリスが送り込んでくる前に、すでによく知っているギッティンズを任命したと言われる

วิศวกรผู้บัญชาการทางรถไฟสายใต้, เลขานุการกรมรถไฟ และที่ปรึกษาของกระทรวงโยธาธิการ

1909/06/30 (2452)

文献3054, 327-328

ドイツの新聞 The Vossische Zeitung が、タイ政府の鉄道政策の変更を報道。北部線の建設中断により、これに従事していたドイツ人技師14名が失業した事実と、南部線のイギリス人支配による今後の影響を懸念する記事を掲載。しかし、ドイツの在バンコク大使その他の公式の反対、対抗策はこの当時、行なわれなかった。

◆注：現物の記事は、ベルリンでコピー済み。

1909/06 (2452)

文献3054, 321

南部線建設統括エンジニア\* の新しい地位に、ギッティンズを任命する。当初は、北部線の建設に従事していたドイツ人建設技師なども採用するが、まもなく南部線の建設はイギリス人技師で固める。鉄道局北部線 (ドイツ) との対立が顕在化。

หัวหน้าวิศวกรอำนวยการสร้างทางรถไฟสายใต้,

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1909/07/29 (2452)

PKPS Vol. 23. 73-75: N40

「南部線鉄道建設用地収用に関する勅律（ラッタナコーシン暦 128 年）」  
ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดจัดที่ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายใต้ (ร.ศ. ๑๒๘)

1909/08/01 (2452)

PKPS Vol. 23. 75-79: N41

「南部線鉄道建設用地の買収に関する布告（ラッタナコーシン暦 128 年）」  
ประกาศในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายใต้ (ร.ศ. ๑๒๘)

1909/08/15 (2452)

文献3040, 11

北部線、バーンダーラー＝パントンプン（ウッタラディット）間、全長 51 キロと、バーンダーラー＝サワンカローク間、全長 29 キロが開通。

☆パントンプンからメーブワック（プレー）に向かう鉄道建設工事の途中で、北部線の建設一時中断。主たる理由は建設資金不足。南部線の建設に集中する。ドイツ人技師、あるいは南部線＝イギリスの影響拡大を恐れる皇子達が、この方針に反対。

บ้านดารา, ปางต้นผึ้ง

1909/08/24 (2452)

BTWM 1909/08/24

"Royal Southern Line" 南部線の建設と建築技師について

\*スワン社 (Messrs. Swan and Maclaren) は、英領マラヤ鉄道とタイ鉄道の接続について、ソクラーとケダーを結ぶという昔ながらのルートを選択した。なお、このルート、ソクラー＝ケダー線は、1893 年以前に、いわゆる「チャーリー・ダンロップ氏 (Charlie Dunlop)」にコンセッションが与えられていたが、結局実現しなかった。

\*地区担当建設エンジニア (division engineer)。現在、南部線ではわずかに 3 名のエンジニアしか働いていない。(1) ソクラー地区：今年の 7 月になって、カノーヴァ (Canova) がバンコクから派遣され、現在 300 名の苦力を使って、ソクラーの北部で延長線を建設指揮。ケダーに向かっているのではない。(2) ペップリー地区：スミス (Smyth)、(3) トラン地区：ナイト (Knight)、トランから北上する鉄道を建設中。

◆注コメント：4 月の段階ではドイツ人が入っていたが、結局、地区担当エンジニアから外した。

1909/08 (2452)

文献3065, 162-171

「ラッタナコーシン暦 128 年 ウッタラディット、サワンカロークまで鉄道開通に関する国王へのご報告」。報告書全文を収録。

☆ピッサヌロークからウッタラディットまでの鉄道開通に関する鉄道局の報告は<文献311, 158-161>に全文収録。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1909/11/04 (2452)

PKPS Vol. 23. 173-175: N42

「南部線鉄道建設用地指定のための係官任命に関する布告（ラッタナコーシン暦 128 年）」

\* 1909 年 8 月 1 日の布告にもとづき、土木係官と地方係官を任命する。3 つの地区に大きく分ける。

☆ラートブリー州ペブリー地区：ナーイ・チン・同地区のセクションエンジニアを土木係官に、ペブリー県都所在郡長、プランブリー郡長、ガムヌートノッパクン郡長をそれぞれ地方係官に任命。

☆ナコンシータンマラート州ソクラー地区、パッタ룬地区、ナコン地区：プラ・ラムパイボンポリパット\* 同地区のセクションエンジニアを土木係官に、ソクラー県都所在郡長、北部郡長、パークパヨン郡長、パッタ룬県都所在郡長、タレーノイ郡長、ローンピブン郡長\*、トゥンソン郡長をそれぞれ地方係官に任命。

☆ブーケット州トラン地区からナコンシータンマラート地区：ナイト (Knight) 地区エンジニアを土木係官に、トラン県都所在郡長、カオカーウ郡長、バンラック郡長をそれぞれ地方係官に任命。

ประกาศตั้งข้าหลวงจัดที่ดินสร้างทางรถไฟสายใต้ (ร.ศ. ๑๒๘), นายชิน, พระเจ้าโพพงษ์บริพัตร, นายอำเภอร่อนพิบูล, นายอำเภอเขาขาว

1909/12/01 (2452)

BTWM 1910/09/22

"The State Railways: Report on the Traffic, New Passenger Tariff" 【第 13 回 鉄道局年次事業報告書 1909 年度】の要約より。鉄道運賃の改訂について。

\* 3 等の客車の場合。初乗りから 150 km まで、2 サタン; 150 km から 300 km まで 1・75 サタン; 300 km から 450 km まで 1・50 サタン; 450 km から 600 km まで 1・25 サタン; 600 km 以上、1 サタン。距離に応じて、傾斜的に運賃を安くする。ただし、バンコク=アユタヤー間は、従来どおり 1 km につき 1・4 サタンの運賃率を適用する。

\* 「2 等運賃」は「3 等運賃」のそれぞれ 1・5 倍、「1 等運賃」は「3 等運賃」の 2・5 倍とする。

\* 旧運賃表は、距離に関係なく km 当り画一の運賃を設定する。バンコク=アユタヤー間を除く全路線で、km 当りの値段は「1 等」が 3 アットもしくは 4・68 サタン、「2 等」が 2 アット (3・12 サタン)、「3 等」が 1・4 アット (2・18 サタン)。バンコク=アユタヤー間は「3 等」が 0・9 アット (1・4 サタン) で統一した。

1909/12/29 (2452)

BTWM 1910/01/03

"Railway Construction: Labby to the Editor of Bangkok Times" 北部線建設延長の困難さを報道。

\* 12 月 29 日に、ピサヌロークの北 100 km からウッタラディットに向かう区間と、サワンカローク区間の 2 つが新たに設置された。これらの新区間では建設が始まり河川の土砂を使っている。しかし、川の砂は豪雨や雨季には流出するし、乾季には埃となって乗客や車両に悪影響を与える。そのため、石灰岩に変えた方がよいと提案。

\* 為替レートの変動で、ヨーロッパの鉄鋼製品などは以前より 30 % 安くなった。

1910/01/29 (2452)

BTWM 1910/01/29

"Royal Southern Railway: Opening of Tenders" 南部線の鉄道車両の公開入札の結果を公表する。

\* 5 輻の機関車に 41 社、130 輻の砕石運搬用貨物車に 41 社の企業が、それぞれ入札する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1910/02/10 (2452)

BTWM 1910/09/22: RSRS 1909

"The State Railways: Report on the Traffic, History of Riverline and Riverstation" 『第13回 鉄道局年次事業報告書(1909年度)』の要約より。マッサン支線と新チャオプラヤー川沿岸駅の建設について

\*コーラート線、北部線の延長による貨物の増加に伴い、クロントーイの近くに貨物専用駅と支線の建設を決定する。

\*1905年12月11日の勅律で、土地収用を認められる。川沿いに長さ1100m、幅350mの範囲にわたって土地収用を行なう。土地の収用は1910年2月10日の勅律公布から始まった。全部で15万806平方メートルの土地を22万1431パーツで取得。土地購入価格は1平米当たり1・46パーツ。土木工事は駅舎の建設を含めて、21万4413立方メートル。1立方メートル当たり16万4800パーツの費用がかかる。

1910/02/15 (2452)

文献3517、128

クロントーイ貨物集積駅が完工。同時に河川駅も開所する。

\*1906年12月に提案。クロントーイ地区に長さ1100m、幅300mの貨物集積所を建設計画。チャオプラヤー川に面し、マッサン工場からは東部線でkm5・5の地点。

1910/02/28 (2452)

BTWM 1910/03/05

"Royal Southern Railway: The Accepted Tenders" 南部線のタンク車5輛と石材運搬用貨車130輛の公開入札結果を公表する。タンク車はイギリスの会社(Brush Electrical Engineering Co.,Ltd.)で5698ポンド、貨車はベルギーの会社(Usines Braine le Comte; agent in Thailand S.A.B.)で総額9750ポンドで、それぞれ落札。

1910/04/01 (2453)

BTWM 1910/03/11

"The Survey Department: The New Director" 測量局長に、初めてタイ人で参謀本部戦略局長のルワン・プーワナート(Lt.-Colonel Luang Phuwanart)が任命される。元局長はギブリン(R.W. Giblin)。ルワン・プーワナートはフランスとベルギーに留学し、ベルギー陸軍幼年学校(Belgian Infantry Regiment)にも参加。帰国後、フランス=タイ国境問題委員会の委員を務める。

1910/04/08 (2453)

BTWM 1910/04/08

"Railway Uniforms" 鉄道職員制服の発注について公開入札を実施。

\*ブラウンゲル本部事業部事務局長の立会いのもと、1850着のカーキ色の制服、160の白の制服、250の帽子、250のヘルメットを発注の予定。カーキ色制服は1着あたり4・90パーツと5・40パーツでオファーあり。入札に応じたのはタイの企業(Panit Siam)とドイツの企業(Deutsche-Siamische Handels Gesellschaft)の2社。

\*S. Braunger, Chief of the Central Office, Royal Railway Department

1910/04/10 (2453)

BTWM 1910/07/29

"Trouble at A Rice Mill." 精米所で労働争議。タパーンレックのワット・ターキアンのあるマンスン精米所(Mang Soon)で、ナーイ・チュンに危害を加えたとして、31名の中国人とインド人が逮捕され、7月28日に国際裁判所で審議が始まった。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1910/04 (2453)

BTWM 1910/05/03

"The Southern Railway: A Singapore View" シンガポールの『シンガポール・フリープレス紙』に載った意見を紹介。1909年に英領マラヤ連邦政府は、タイ鉄道局に対して400万ポンドの借款を与える契約を協定したが、マラヤ半島縦断鉄道建設は経済的にみてメリットは何もない。しかも結果的には、英領マラヤの外の地域の発展のために、連邦内の税金負担を高めるだけの政策であると、激しく批判する。

1910/06 (2453)

文献3517、129；文献3541 (RSRS 1916)，14

マッサン鉄道修理工場が完成する。

1910/06 (2453)

文献3003，150；文献3040，55

マッサン鉄道工場が完成する。

\*マッサン鉄道工場は1907年から建設を開始し、0・25平方キロメートルの敷地に車輛修理工場が完成した。

☆同時にバンコク中央駅（ファラムポン駅）の建設を開始する。

1910/09/21 (2453)

BTWM 1910/09/22

"The King's Birthday : Speech From The Throne" チュラーロンコーン国王の誕生日におけるお言葉で、鉄道建設の状況を説明。

\*北部線、パークナムポ＝ピサヌローク間は山間部の建設で、しかも工区が長く、費用はきわめて高くつく。開通後も運輸収入は見込めない。バーンダーラーまで北進しても運輸収入は大きくなく、むしろ建設費がかかるため、深刻な損失をもたらす。「しかし、にもかかわらず、ウッタラディットまでの本線では営業に改善が見られた。現在は棚上げになっているプレーを経由してチェンマイに至る鉄道建設計画は、手に届く範囲になっている」

1910/10/09 (2453)

BTWM 1910/10/26

"The Mekong Valley : The Railway Proposals." 仏印の新聞 (Courrier d'Haiphong) が、メコン川沿いの鉄道建設について計画を報道。これについて、『週刊バンコクタイムズ紙』が詳しく紹介する。

\*2つのルートがある。フエからサワンカケートに向かう路線 (Barthelemy)。もうひとつは、コンポンチャムからメコン川沿いにタイ領を通過、ケムマラットにつながる路線。校舎は350 km、2500万フランの建設コストがかかる。これが完成すれば、ラオスをバンコクから切り離し、サイゴンに結び付けることができるという目論見。

\*また、ウボンからサワンカケートにつなげる路線と、ウボンからノンカイにつなげる路線の計画もある。この場合、全長800 kmに及び、しかも500 kmはタイ領を通過することになる。

1910/10/23 (2453)

ラーマ5世王、ご逝去。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1910/10/23 (2453) BTWM 1910/10/24

"Death of the King : Close of the Record Reign" ราชา 5 世王 (จุลาลงคอน大王) が逝去。この日午前 12 時 45 分、尿毒症のため。21 日の夜から容態が悪化する。診断書の署名を行った医師団はつぎのとおり。Saisanitwong; F. Reyttter; Borger (o\*); A. Poix.

\*死亡時の様子は、『週刊バンコクタイムズ紙』が詳しく報道。

1910/11/29 (2453) BTWM 1910/11/29

"Rikisha Licences." 人力車のライセンス交付は年 2 回、首都省が発行する。そのため、毎日、首都省の建物の前には、審査を受ける人力車が集まってくる。いずれの人力車も申請許可を順調に済ませるために見た目をよくし、飾り立てていることだ。他方、街のなかを走っている人力車からそうした見た目のよいものは消えている。不思議なことだと報道。

1910/12/16 (2453) PKPS Vol. 23. 415-416: N43

「南部線鉄道建設用地収用のための地方係官に関する布告補遺 (ラッタナコーシン暦 129 年)」  
ประกาศเพิ่มเติมข้าหลวงท้องที่จัดที่ดินสร้างทางรถไฟสายใต้ (ร.ศ. ๑๒๙)

1910/12/17 (2453) PKPS Vol. 23. 389-397: N44

「パークナム鉄道会社設立の国王勅許に関する布告 (ラッタナコーシン暦 129 年)」  
ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟสายปากน้ำทุนจำกัด (ร.ศ. ๑๒๙)

1910/12 (2453) BTWM 1910/12/28

"Petchaburi Notes: by Our Own Correspondent" 南部線の鉄道建設の苦力

☆ヴァイラー鉄道局長が視察。バーンタルー区間での建設状況。苦力の様子。

\*クリスマスのあと、ヴァイラー局長が視察。南部線延長線路を使って、新しい離宮を視察する。公共土木局の指示のもとで、現在バーンタルーに向けて行われている道路工事を視察。この道路工事には、バーンタルー側で 150 名の苦力、反対側で 200 名の苦力を使って行われており、両者の間は 4 マイルしかない。

1910 (2453) 文献 5110、132 ; 国立古文書館史料

砂糖キビ農業労働者の賃金水準について。

☆1 日の日当。中国人 8 分の 3 パーツから 4 パーツ。タイ人 4 分の 1 パーツ (1 サルン/日)

☆1 ライ当りの単位賃金

\*土地の開墾・伐採 3 パーツ 2 サルン (3・5 パーツ)

\*土地のすきかえし 2 パーツ

\*畑の畦作り 3 パーツ

\*穴掘り作業 1 パーツ 2 サルン 1 ファン (1 と 8 分の 5 パーツ)

\*キビの植え付け 2 サルン

\*キビの手入れ 1 タムルン 2 サルン (4・5 パーツ)

◆単位: 1 タムルン = 4 パーツ、1 パーツ = 4 サルン = 8 ファン

ฟื้นดิน, ฟื้นดินกลับ, ขุดอ้อย, ขุดหลุม, ปลูกอ้อย, บำรุงรักษา

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1911/02/01 (2453) 文献3005, 19

ラーマ 6 世王、飛行機（フランスの会社）初乗り。以後、飛行機への関心高まる。

1911/02/07 (2453) 文献3005, ;

ブラチャット殿下（クロムマクン・ガムペンベツト）、陸軍第1師団長。陸軍工兵長兼務。

1911/02/09 (2453) 文献3005, 19

陸軍工兵訓練学校（Rongrian Fukhat Kan Chang-thahan）設立。

โรงเรียนฝึกหัดการช่างทหาร

1911/04/17 (2454) BTWM 1911/04/17

ドイツ人技師ギョーツ（A. Goetz）が、南部線の地区担当エンジニアを退任し、ドイツ領南アフリカで新たに働くことが決定。ギョーツは、1900年に来タイ。北部線の建設に一貫して従事し、とくにバーンダーラーで橋梁建設に携わった。1909年に橋が完了して一度帰国。再びタイに来て南部線の建設を指導していた。計11年半、タイの鉄道建設に貢献する。

1911/06/01 (2454) 文献3040, 11

北部線、パントンプン＝メープワック（プレー県）間、19キロが開通。

ปางต้นผึ้ง, แม่พวก

1911/06/01 (2454) 文献3537, 13 (RSRS 1911)

パントンプン＝メープワック間が開通。『ウッタラディット（ターサオ）とメープワック間の路線の歴史』と題する報告書の中で、この工区、とりわけ419キロから427キロ地点の間の工区建設工事の困難さを報告。カオプング峠は最大傾斜が20度に及び、カーブも角度が鋭い。426キロ地点では、ウッタラディット地点から標高182m上、峠から70m下の地点に長さ352mのトンネルを掘る。

1911/07/29 (2454) BTWM 1911/07/29

"Royal Southern Railway: Opening of Tenders" 南部線の建設のために、2万トン（メートル当り24・8kg）のレールの公開入札の結果を公表。

\*ギッティンズ（H. Gittins, Controlling Engineer）、スミス（E. Wyon Smith）が立会う。最初の積み荷は1911年11月から。5社が応札。Dick Kerr and Co., Ltd., Mitsui Bussan Kaisha, Diana and Co., Ltd. (Italy), Stahlwerksverband (Dusseldorf) ほか。バンコクの代理店が応札する。積み出し価格とバンコク＝ペナン間、またはトラン、ソクラー、またはブーケット（Bandon）の3ヶ所での積み降ろし価格（C.I.F.）の双方を提示する。価格は、バンコクでトン当り6ポンド2シリングから8ポンド19シリングまで。最低価格はドイツの会社。

☆8月22日、ドイツのシュタールヴェルク社が落札（バンコクの代理店は、Behn Meyer and Co., Ltd.）（BTWM 1911/08/22）。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

1911/08/21 (2454)

BTWM 1911/08/22

"Royal Southern Railway" 新しい技術担当責任者スマート (L.S. Smart, Superintending Mechanical Engineer) がバンコクに到着。同じく、南タイ線の建設に従事するドイツ人技師 Brochier も、同じ船デリー号で到着。

1911/09/17 (2454)

BTWM 1911/09/22

"Siam's New Company Law" タイで会社法が發布される。

☆経過：1897年12月にヨーロッパ旅行から帰国したラーマ5世王は、各国の法律の整備にいたく感銘した。その結果、翌1898年2月に、突如、法律検討委員会 (Code Commission) を新設する。その委員は次のとおり。

late Prince Phichit, ex-Minister of Justice; prince of Rachaburi, Minsiter of Justice; Rolin-Jaequemyns, the General Adviser; krikpatrick; Dr. Masao Toukichi; Phraya Pracha, chief judge of Civil Court; Khun Luang Phraya kraisee (Ratanayat), chief judge of the Criminal Court. ☆この法律検討委員会のメンバーの政尾藤吉が、カークパトリックと協力してまず最初の「会社法」の草稿を作成し、次いでシュレッサーが検討に参加した。さらにパドゥーが立法顧問に任命されて、同委員会が手を加え、今回の会社法の公布の運びとなる。

\*法律の全文は、Prachumkotmai Prachamsok, Vol.24, 1911, pp.209-284

**พระราชบัญญัติ ลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. ๑๓**

1911/10/06 (2454)

BTWM 1911/10/06

"Railway Traffic in Siam" 『第14回 鉄道局／年次事業報告書 (1910年度)』の要約を、週刊バンコクタイムズ紙が報告する。内容は、事業報告書自体から引用。別途表記。

1911/10/20 (2454)

BTWM 1911/10/04

10月20日からヴァイラー鉄道局長が、北部線延長の視察のために、ラムパーンとそれより北部に旅行する計画と報道。

\*北部線の機械担当技師長ドイツ人ギエルツ (Giertz, Chief Mechanical Engineer) が、10月末にヨーロッパに帰国の予定と報道。

1911/11/19 (2454)

BTWM 1911/11/19

"Communication and Prices" 全国の物の価格についての公式調査の結果を発表。ただし、度量衡に違いがあるため、相互の比較はきわめて困難。

\*1コーヤンの物の価格は、最低がベッチャブーン州のロムサックの26バーツ、最高がパーヤップ州のプレーの200バーツ。プレーでは1コーヤンは4ピクルスを意味する。ロムサックは1コーヤンがいくらか不明。一方、コーラート州では、同一の度量衡を使っているので比較が可能である。報告によると、初1コーヤン当たり、チャイヤブームが47・5バーツ、コーラートが75バーツ、ブリーラムが100バーツである。

1911/11/25 (2454)

文献3040, 11

南部線、ペップリー＝フアヒン間、全長62キロが開通する。

เพชรบุรี, หัวหิน



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1911/12/07 (2454)

ラーマ 5 世王の葬儀を4万3千人の軍を集め、サナムルワン広場で盛大に行う。総合指揮官はブラチャット(クロムマクン・ガムペンベツ)陸軍第1師団長兼工兵長。

1911/12/24 (2454) 文献3566, 204

鉄道局長ヴァイラーの日記より(バンコク)。北部線の建設に従事していたドイツ人の数は、1909年時点で34名(◆注:その全員の名前を記録)。その後、北部線の建設中止に伴い、18名がやめ、現在残っているドイツ人は計16名である。

☆名前一覧は次のとおり。Weiler; Giertz; Schnerr; Engelhard; Neidhardt; Gross; Lobeck; Krenpelt; Muller; Rummel; Schadrich; Rabe; Eisenhofer; Altmann; Dorow; and Wehler.

1912/01/20 (2454) BTWM 1912/01/20

"Royal Southern Railway: Tenders for Locomotives." 南部線の8輻の蒸気機関車の公開入札がこの日朝実施され、合計29社が参加。価格は1万6000から2万6000ポンドの間。

\*公開入札に立ち会った鉄道局の高級職員、技師はつぎのとおり。

L.S. Smart, Chief Machanical Engineer Southern Line; Phra Ramphaiphong, Acting Controlling Engineer; E. Wyon Smith, Engineer in charge; Central Office Mr. Leth, Mr. Hansen, Mr. Diana, Mr. Finnie, Mr. Kluzer, Mr. Schaarschmidt

◆この名前を見るかぎり、南部線はイギリス人、本部事業部はドイツ人が多い。

1912/01/24 (2454) BTWM 1912/01/25

"The Northern Line" タイ政府は、いったん中断していた北部線の建設を再開することを決定したと『バンコクタイムズ紙』が報道。

ただし、1909年4月、政府の声明により、サーラーメープワックより北の鉄道の延長は、純然たる資金の問題で中止すると明言しているので、この決定の実行性は多に怪しいとコメント。

"Siam and Her Railways: The Monetary Aspect"

1912/01/26 (2454) BTWM 1912/01/26

"Siam and Her Railways: The Monetary Aspect"

\*1909年4月の政府公式声明で北部線の建設を中断。財政顧問報告によると、鉄道建設のために、タイ政府は、第1回目のローン145万バーツと、第2回目のローン285万バーツ、合計430万バーツを調達した。一方、1904年から1911年までに政府が支出した建設費用は合計3284万バーツ、その他水道設備に380万バーツ使用。結局、さしひき600万バーツが政府の手元にまだ残っているが、しかし、チェンマイ(756km)までの北部線を完成させるためには、1700万から1800万バーツの資金がさらに必要と見積られている。

1912/01/26 (2454) 文献3537, 16 (RSRS 1911)

この日、北部線をデーンチャイからチェンマイまで延長することを決定。延長距離は222キロ、費用見積は1700万バーツ。しかし、実際には棚上げにされる。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1912/01/26 (2455) BTWM 1912/10/12; 文献3537 (RSRS 1911)

この日、タイ政府は中断していたデーンチャイ=チェンマイ間の鉄道建設の再開を公式に発表する。残りの距離数はデーンチャイから222キロ。必要とされる建設費用は1700万バーツ(『第15回年次事業報告書』)

1912/01/27 (2454) PKPS Vol. 24. 401-402: N46

「南部線、とりわけソクラー国の郡とナコンシータンマラート州の鉄道建設用地収用のための係官変更に関する布告(ラッタナコーシン暦130年)」

ประกาศเปลี่ยนข้าหลวงจัดการที่ดินสร้างทางรถไฟสายใต้ จะเพาะอำเภอเมืองสงขลา มณฑลนครศรีธรรมราช (ร.ศ. ๑๓๐)

1912/01/27 (2454) PKPS Vol. 24. 400-401: N45

「南部線チュムボン州の鉄道建設用地収用のための係官任命に関する布告(ラッタナコーシン暦130年)」

ประกาศตั้งข้าหลวงจัดการที่ดินสร้างทางรถไฟสายใต้แขวงมณฑลชุมพร (ร.ศ. ๑๓๐)

1912/01/30 (2454) BTWM 1912/01/30

"Tenders for Wagons"

\* 次の外国人鉄道技師の立会のもと、南部線のソクラー、トラン、バンドンに配車する低側板貨物車200輻の入札を公示する。入札は計41社。

落札決定は、イギリスのメトロポリタン社(Metropolitan Amalgamated Railway Carriage and Wagon Co., Ltd.)で3万1025ポンド

\* L.S. Smart, Chief Mechanical Engineer 機械担当技師長

\* Phra Ramphai, Acting Controlling Engineer

\* E. Wyon Smith, Engineer in charge of Central Office

1912/01 (2454) 文献3054, 354-355

南部線の機関車車両8輻の入札が行なわれる。ドイツ最大の車輛会社フンシェル社(Hunschel & Co. in Cassel), イギリスより3000ポンドも安い値段で応札したにもかかわらず、落札に失敗。イギリス人が不当に横槍を入れていると抗議。政治問題化する。今回の入札結果は国王が最終的に検討したということで、一応けりをつける。

1912/02 (2454) 文献3005, 20

陸軍、フランスに飛行機研究のためタイ人研修生3名派遣。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1912/03/02 (2454)

BTWM 1912/03/04

"Railways Tenders" スマート機械担当技師長の立会のもと、南部線の4輪貨物車の公開入札の結果を公示する。入札は計10社。落札決定は、イギリスのブラッシュ社 (Brush Electrical Engineering Co., Ltd.; agent Howarth Erskine) で9598ポンド

1912/03/07 (2454)

BTWM 1912/03/07

"Railways Tenders" 南部線の進捗状況を『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。

(1) ソンクラークから北に向けてすでに70kmの建設が終了、(2) トランからの鉄道は60km建設済み、(3) ペップリーからタウンソンに向けて84kmが建設完了。(1)と(3)はタウンソンで接続する計画。ただし、最近の洪水で、ペップリーに南部における建設工事は遅れや損害を蒙った。また、ギティンズ (Gittins, H.)、南部線鉄道局長は現在自国に一時帰国しているが、機械担当部局に数名のセクション・エンジニアを派遣した。

1912/03/27 (2454)

BTWM 1912/03/27

"The Southern Line: British Firms' Success"

\* 南部線の車両の入札の結果と納入メーカーの決定を鉄道局が発表する。すべてをイギリスの企業が落札。

(1) 機関車(1月20日、入札結果の公示)はノースブリティッシュ社 (North British Locomotive Co., Ltd.)

(2) 200輻の砕石搬送貨物車(1月30日、公示)はメトロポリタン社 (Metropolitan Amalgamated Railway Carriage & Wagon Co., Ltd.)

(3) 有蓋貨物車ほか貨車(3月2日、公示)ブラッシュ社 (Brush Electrical Engineering Co., Ltd.)

1912/03a (2454)

文献3537, 11-12 (RSRS 1911)

1912年3月末現在の鉄道局の職員、労働者の数は、2710名(内訳、職員 Officials 640名、監視員 Watchmen 57名、労働者 Workemen 298名、苦力 Coolies 1715名)。

☆年度内の事故死は、鉄道従業員4名、不法侵入者5名の計9名。乗客の負傷者1名あり。

◆注：いずれも本書の表を参照。

1912/03b (2454)

文献3537, 11 (RSRS 1911/12)

1912年3月末現在の車両の保有台数は次のとおり。機関車67輻、客車250輻、貨物車944輻。その他発注済みのものは、機関車2輻、客車11輻、貨物車20輻。

1912/03c (2454)

文献3537, 11 (RSRS 1911/12)

マッサン鉄道工場における車体組立について。

ラッタナコーシン暦130年(1911/12年)の『鉄道局年次事業報告書』の中で、ヴァイラー鉄道局長は次のように報告。「木製の客車の車体は、マッサンの中央工場で組み立てることができるが、鉄製の土台、シャーシー(車枠)はヨーロッパから輸入している」(

◆注：この状態が第二次大戦まで続く?

## ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1912/04/28 (2455)

BTWM 1912/05/06

"Health of Bangkok" バンコクでコレラが大流行する。

☆バンコク市内における4月28日から5月3日までの1週間で、コレラによる死者は203名、天然痘の死者は10名に達すると、『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。毎日の死者の数も発表。

☆5月19日から25日までの1週間で、コレラによる死者は97名、天然痘による死者は6名（週刊パンコクタイムズ紙、5月29日）。

☆6月16日から22日までの1週間で、コレラによる死者は18名、天然痘による死者は4名（週刊パンコクタイムズ紙、6月26日）。

1912/04 (2455)

BTWM 1912/04/30

" The Northern Line : Lao Not Chinese Labour." 北部線建設にラオス人苦力を導入。その実態を詳しく報道。

\* 北部線の建設は、これまで決定的に中国人を依存してきたが、カオプルン・トンネルだけはラオス人を雇用している。中国人の賃金は年々上昇の傾向にあり、2、3年前に北部線の工事を中止したときには、ごく少数の中国人頭家（タウケ）が労働力を支配し、ある金額以下の請負額を拒絶していた。しかし、現在ではラオス人を雇用できるようになった。

こうしたラオス人は、チエンマイ地方、ムアン・ロング地方、ウボンからやってきており、またかなりの数のカム族（Khamus）がルアン普拉バンからやってきて工事に従事している。その結果、中国人苦力の賃金も、地元の人間とさして変わらない金額で雇えるようになり、ある職種では20%、平均では10%の節約ができています。中国人と比較した場合、ラオス人の効率はよくないが、しかし貴重な労働力である。幸い、チエンマイ工区の工事はそれほど急ぐ必要がない。仕事を急げば急ぐほど、初期のコストが高くつくことになる。

1912/05/01 (2455)

BTWM 1912/05/01

"Northern Line." 北部線の建設進捗状況。デーンチャイとプレー間の建設はまだ完了していない。メーヨム川の架橋工事は乾期しかできない。雨期になると水かさが増すため、仕事ができないからである。この工事はドイツ人のアルトマン (Altmann) が指揮し、パークパンに建設本部がある。一方、地区担当責任者はアイゼンホフラーで、現在は km 4 9 7 地点のバーンブアイに本部を置いている。ここ数カ月、新しいエンジニアの到着はない。

1912/05/03 (2455)

BTWM 1912/05/03

"Ways of Communications" 道路局を新設する。

\*もと土木省（Ministry of Public Works）を運輸省（Ministry of Communications）に改編。それと同時に土木局と運河局を統合して、道路局（Department of Ways of Communications）を新設する。

1912/05/10 (2455)

BTWM 1912/05/10

"Railway Clothing" 鉄道局が制服、制帽の入札結果を公示。

\*鉄道局は1850着のカーキ色制服、160着の白の制服、250の防止、250のヘルメットを公開入札。4社が応じる。Samosorn Kha Rachakarn (13,609パーツ), Abdul Samad (12,175パーツ), Yap kwong Sin (9,992パーツ), Phanich Siam (10,652パーツ)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1912/05/23 (2455) BTWM 1912/05/23

"Siam's Railway" in *Railways News*

ベルギーの在バンコク領事官が次のように発言。「もし、シャン州南まで北部線が延びれば、シンガポール、ペナン、バンコクはラングーン、マンダレイと接続することになる。一方、仏領インドシナはサイゴンとコーラートを結ぶことに最大の努力を払っている。しかし、タイ人の保守層の間では、サイゴン=コーラート間鉄道計画には相当の反対がある。他方、タイの鉄道を英領マラヤやビルマと接続する計画の方がより実現性がありそうだ」

1912/06/12 (2455) BTWM 1912/06/12

"The Southern Railway: Construction Going On Over Two Thirds of Line" \* 南部線の建設は今からちょうど2年半前に開始された。今日まで約300キロメートルが完了。全長1125キロのうち、残り3分の2の建設がいま進んでいる。

1912/06/14 (2455) BTWM 1912/06/14

"The Northern Line." 北部線の苦力の状況。

\* デーンチャイからメーヨム川に向かう建設現場では、現在1000人の労働者(苦力)が働いており、そのうち75%が近くからきた地元の人間である。すでにラオス人が鉄道建設に従事していることを報道したが、鉄道建設の仕事がそれほど重労働ではなく困難でもないという評判がたってから、**ホウ族やシャン族も労働力に加わるようになって**いる。内務省はかねてから、移民中国人よりは地元の人間の雇用を優先するように言ってきた。

\* メーブアックの駅における旅客収入は1911年6月の1693バーツから1912年3月には3487バーツへ、貨物収入は同期間2868バーツから7379バーツへと、着実に伸びている。

1912/07/16 (2455) BTWM 1912/07/16

"The Northern Line: Tenders for 12,000 Tons of Rails"

北部線の建設に必要な1万2400トンのレールの発注先の公開入札の結果を公示。3社が入札。

\* 8月29日: イギリスのフィージ社 (Messrs. G. Fiege and Co., Ltd. agent Luis T. Leonowens, Ltd.) に決定。トン当たり7ポンド。(BTWM August 29, 1912)

1912/07/17 (2455) BTWM 1912/07/17

"The Northern Line: Tenders for Accessories." 北部線の鉄道資材について、鉄道局本部で公開入札を実施。12社が応じる。7万5268トンのフィッシュプレート、10万9616トンのフィッシュボルトとナット、488トンのレールスパイクス、48トンのスプリングウォッシャー。

\* 当日、入札に立ち会った鉄道局の幹部・技師はつぎのとおり。

L. Weiler, Director-General; Phra Gini; I. Simpson; E. Leth; W. Blankwaardt; C. Kramer.

◆ 北部線の場合、大半がドイツ人であり、入札に参加した12社の企業もドイツかベルギーのどちらか。

1912/08/10 (2455) BTWM 1912/08/10

"The Northern Line: Tenders for Accessories Accepted"

北部線の建設に必要な鉄道資材の発注先をイギリス、フランスに決定。Messrs. Fiege and Co.

(agent of Luis T. Leonowens Ltd.) fish plates 752 tons (6774ポンド), rail spikes 488 tons; Societe Anonyme des Laminiers (agent of G. Kluzer & Co.) fish bolts 109,616 tons (1236ポンド); Eduard Vossloh, of Verdohl spring washers 4.8 tons (104ポンド)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1912/08 (2455)

文献5110、125

ダムロン親王の觀察。鉄道苦力とタイ人労働者。

(引用)「鉄道局が必要とする賃労働者 (luk-chang tham-ngan) の数はきわめて大きい。賃金は現在のところ1日当り75サタンにまで達している。しかしそれでも働く者の数はまだ不足している。というのも、タイ国民 (rasadon) が仕事を選ぶ際には、鉄道建設よりももっと割のよいと考える仕事他にたくさんあるからだ。例えば、伐採作業、ヤーン樹脂油作り、松明作り、びんろう樹乾燥などがそれである」

ลูกจ้างทำงาน, ราษฎร, เผื่อนำมันยาง, ทำได้, ทำหมากแห้ง

1912/09/02 (2455)

BTWM 1912/09/02

"Siam Electricity Co.,Ltd. : Will It Pass from Danish to Belgian Control." サイアム電気会社のベルギーのシンジケートによる買収工作について。

\*現在、同社は資本金25万ポンド、2万5000株(1株=10ポンド)を発行。推定でコメンハーゲンのデンマーク人投資家が1万5000株、残り1万株をバンコク在住の投資家が所有している。ベルギーのシンジケートは、12月末に向けて、1株23・11ポンドで買い取る方針を決めたという噂が流れている(1万株のオプションを取得したという報告)。しかし、過半数を保有するには1万2500株が必要。国王財産局(7000株を所有)の代表であるプラ・ポリブーンは、株を売却する意思はないと表明。

◆9月4日、12月5日にも詳しい報道記事あり。

1912/10/11 (2455)

BTWM 1912/10/11 ; 文献3537 (RSRS 1911)

"Railway Traffic Report" 『第15回 鉄道局/年次事業報告書 ラッタナコーシン暦130年(1911年度)北部線』 週刊バンコクタイムズ紙がその要約を掲載する。。

☆1912年3月末現在の従業員数は、計2710名(職員640名、監視員57名、労働者298名、苦力1715名)。1911年度は2904名(BTWM October 12, 1912)。

1912/10/11 (2455)

BTWM 1912/10/11

"The Northern Railway." 『週刊バンコクタイムズ紙』の社説で、北部線の年次事業報告書(1911年度)を取り上げる。

\*ヴァイラー鉄道局長の報告はきわめて注目すべき。とくにウタッラディットからメープアックまで鉄道が通じたことにより、このルートの唯一の輸送手段であったキャラバン隊(駄牛商隊)は姿を消した。ただし、北部線の収益はそれほど期待できない。プレー、ンガオ、チエンラーイ、チエンセーンなど、キャラバン隊に依存している地域に鉄道が伸びれば、その分の交易の肩代わりをする程度だ。工区間の建設費はキロメートル当たり9万9651バーツとなり、最大の記録を作ってしまった。

☆社説は、プレー、チエンマイと伸びる現在の山間部を通る路線を批判。平野部のンガオ、チエンラーイ、そして国境につながる別のルートを放棄したことを暗に批判する。また、いずれの日か、北部線が「メートル軌」に変更されるかもしれない、と予測を行う。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1912/10/12 (2455)

BTWM 1912/10/12; 文献3537 (RSRS 1911)

『第15回 鉄道局年次事業報告書(1911-12年) 北部線』が北部線の建設状況を詳しく報告。

\*ウッタラディット(ターサオ)=メープアック(38.6 km)の建設費用は、384万6534バーツ。キロ当たり9万9651バーツ。これまでの建設のなかでもっとも高いコストを記録する。内訳は1900年になされた測量16万1297バーツ。困難な作業のため高くつく。土木工事公示は270万立方米、159万バーツ。1立方米当たり0.94バーツ。

\*従来の交通手段は、ウッタラディットまではヤイ川をボートで廻り、あとは牛や馬などの動物による陸路輸送。しかし、その輸送費はトンキロ当たり1バーツをくだらない。鉄道が開通すれば輸送費は10分の1から100分の1に劇的に低下するだろう。鉄道の導入はそれゆえ多かれ少なかれ現在の交易関係に革命をもたらす。

1912/10/23 (2455)

BTWM 1912/10/23

『第3回 鉄道局/年次営業報告書(1911年度) 南部線』より。1911年度の南タイ線の鉄道建設労働者の状況。

\*1911年度は労働供給は比較的豊富だった。(1)契約ベースは5620名(内訳 中国人5100名、タイ人220名、インド人300名)、(2)日雇いベース:1920名(タイ人1800名、中国人120名)、合計7540名。

1912/10/23 (2455)

BTWM 1912/10/23

『第3回 鉄道局/年次事業報告書(1911年度) 南部線』より。

ギッティンズ、南部線鉄道局長が昨日、南タイ線の視察を終えてランスワンからバンコクへ戻る。全長1151 kmのうち残っているのは323 kmで、現在進行中である。

\*1909年9月に南部線の建設が開始されてから1912年3月31日までに使用した建設費用は1126万7802バーツ。

\*1911年度中に新しい建設区間(チュムポン区間)を設置し、アモン(C. Ammon)を区間担当責任者に任命する。そのほかの区間は、ソンクラーク区間、トラン区間、ナコン区間、バンドン区間

1912/10/23 (2455)

BTWM 1912/10/23

"Southern Line: Annual Report" 『第3回 鉄道局/年次事業報告書(1911年度) 南部線』の要約を掲載する。

1912/11/01 (2455)

BTWM 1912/12/05

"Siam Electricity Co., Limited: Why Danish Shareholders are Selling, Fear of the Future." サイアム電気会社の元会長ウェステンホルツとのコペンハーゲンでのインタビュー記事。ベルギーのシンジケートに株式を売却した経緯について詳しく報道。

\*1911年の段階で1株30ポンドを提案。その後、デンマークの株主は27ポンド、ベルギー側は22ポンドの買い取りを提案。結局24ポンド12シリングで合意。恐らくベルギー側は1万6000株を取得したと考えられる。新しい株主は、Compagnie Mutuelle des Tramway, Brussel。電気関係の技師長はデンマーク人の Knudstonであったが、すでに帰国し、新たにオランダ人技師がその地位についている。もとの我が社のデンマーク人のスタッフもかなり帰国しているが、スタッフの入れ替えはそれほど頻繁ではないし、多くもない。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1912/11/15 (2455)

文献3040, 11

北部線, เมื่อบู๊ควัก=パークパン間, 全長11キロが開通.

แม่พวก, ปากปาน

1912/12/20 (2455)

BTWM 1912/12/20

『財政顧問報告』(1911年度)。鉄道収入は合計46万4000バーツ。「この鉄道収入でとくに指摘すべきは、南部線の8万4000バーツが収入の増加に貢献している点である。――南部線の収入の計上は今回が初めて。合計からこの分を除いた金額が北部線、ペップリー線からの収入である」(\*ドイツ人の北部線に対抗し、イギリス人による南タイ線の貢献ぶりを示そうとする意図がありあり)

1913/01/13 (2455)

BTWM 1913/01/13

"Difficulties of Surveying in Siam" 測量局の『1910年度年次活動報告書』の内容をバンコクタイムズ紙が詳しく紹介。とくに、ラートブリー県南での測量の実態を事例にその困難さを描き出す。苦力の賃金、病気なども触れる。

"The wages of coolies in Siam are comparatively high, and affect the cost of all work performed by such labour. Those employed in the Survey Department received Tcs. 21 a month, equivalent to about a schilling a day, and have to pay for their own food. Even at this rate they are difficult to obtain, and hard to keep in service. The engagement of new coolies, to replace those leaving, amounted practically to completely renewing the whole labour forces in the course of the season. This caused inconvenience and a great loss of time, as even if a surveyor was not prevented from working for lack of labour, he generally had not enough coolie owing to sickness and desertion, and so was compelled to work very slowly.

Malaria fever of a dangerous nature is extremely prevalent in the district, most of the *bhanakngan* and coolies suffered more or less from this fever and there were several deaths due to it. Besides this some of the men suffered from beri-beri, and there were some deaths from cholera among the coolies"

1913/01/13 (2455)

BTWM 1913/01/13. 24

"Difficulties of Surveying in Siam" 測量局の『1910年度年次活動報告書』地方での苦力の賃金、病気なども触れる。

「タイにおける苦力の賃金は相対的に高く、彼らが行う仕事のコストを高めている。測量局で雇用される苦力たちの月の賃金は21バーツ、1日当り1シリングに相当し、しかも彼らの食費も支払う必要がある。また、このように高い賃金でさえ、苦力を確保し仕事をさせていくのは困難だ。仕事をやめた苦力の代わりに新たに苦力を雇っていくと、1シーズンでほぼ全員の入れ替えが生じてしまうほどである。このことが不便さと多大な時間のロスを招いている。そして、かりに測量技師が労働力不足を免れたとしても、なお苦力の病気と逃亡が待っている。そのため、十分な労働力を確保することは容易でなく、これが仕事を非常に遅くさせる原因となっている。

危険な性質のマラリア熱は地方では猖獗をきわめ、職員や苦力の大半は、多かれ少なかれこの熱病に冒されて、なかには死者もでる。そのほか、何人かは脚気に冒され、苦力のなかにはコレラで死亡する者も出ている」



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1913/01/15 (2455)

文献3005, 20

国防省陸軍参謀局の中に、鉄道課 (Phanaek Rotfai) を新設。サワンカローク線を軍の訓練用のために借用する。訓練には鉄道局が協力。

1913/03/21 (2455)

BTWM 1913/03/29

"The State Railways" ヴァイラー鉄道局長が、3月21日から北部線の視察に出発。29日までに建設現場の最先端であるパークターと、クンターン・トンネルの視察を行う。4月9日にバンコクに帰還する予定。

\*エンゲルハルト運輸事業部長補佐 (W. Engelhardt, Assistant Traffic Superintendent) が、南部線の運輸事業部長補佐 (assistant traffic manager) に赴任。バンコクとファヒンの運行を担当する。

1913/03/29 (2455)

BTWM 1913/04/09

"Nakon Lampang Notes: from Our Own Correspondent, Lampang"

\*E. Altmann, ラムパーン地区建設担当エンジニア/Division Engineer in charge of construction, from the present terminus to Lampang

\*E. Eisenhofer, チエンマイ地区建設担当エンジニア/Division Engineer in charge of the construction work from Lampang to Chiangmai

1913/03/29 (2455)

BTWM 1913/04/09

"Nakon Lampang Notes: from Our Own Correspondent, Lampang"

クンターン・トンネルについて。

「クンタン・トンネルは、ラムパーンとチエンマイの間の山を通り抜けるが、疑いもなく鉄道局がかつて直面した困難さの中でも最大のものである。もっとも高い線路の地点は海拔1900フィートもある。トンネルの長さは、カオブプルン (Khow Plung) の4分の3マイルのじつに4倍もある。」

\*「敷設した線路の最先端から70-80マイル離れているため、機械、セメント、その他の資材の搬送がきわめて困難となっている。現在では牛を使うことも考えている。雨期にはパークナムポからボートを使って運ぶことも可能であるが、しかし必要な労働力を確保するのが大変だ」

1913/03/31 (2455)

BTWM 1913/04/15

"Opening of Branch Line Section" in *Pinang Gazette*

トラン＝トゥンソン間の南部線支線の試運転を報告。

\*3月31日朝9時30分に、トラン駅を試運転列車が出発。ナイト、ソンクラ＝トラン区間建設担当エンジニアや、トラン知事、副知事、鉄道局技師などが試乗する。当時の南部線の技師は次のとおり。

\*B.T. K. Knight, Superintending Engineer of the Singola and Trang Division

\*J.C. Dumbleton, Acting Divisional Engineer, Tung Song Division

\*J.C. Malony, Section Engineer Trang branch

\*R.K. Cornish Bowden, Assistant Chief Mechanical Engineer

\*W.J. Claessen, Station Manager of Trang

\*B.W. Jacobs, engine driver

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1913/03 (2455) BTWM 1914/11/19**

"Provincial Education" 地方における識字状況。道德省の『年次報告 1911 年度』より。

\*アユタヤー（モントン・グルンガオ）の識字率。年齢が6歳から17歳までの調査。男子は2万545人「読める」に対し、4万3622名が「読めない（aan mai-ok）」。女子は1872人が「読める」に対し、6万2295人が「読めない」。

**อ่านไม่ออก**

**1913/03 (2455) 文献3538, 11 (RSRS 1912)**

1912年度末の車輛保有台数は次のとおり。標準軌道用（北部線，東北線）機関車は57輛，客車209輛，貨物車808輛；狭軌道用（メートル軌道，南部線）は機関車10輛，客車52輛，貨物車109輛。合計，機関車67輛，客車261輛，貨物車917輛。

**1913/03 (2455) 文献3538, 11 (RSRS 1912)**

☆1913年3月末現在の鉄道局の職員，労働者の数は，2785名（内訳，職員Officials 703名，監視員Watchmen 65名，労働者Workemen 315名，苦力Coolies 1702名）。

☆年度内の事故死は，計8名（内訳，従業員1名，構内不法侵入者7名）。

◆注：いずれも本書に別表あり。

**1913/04/01 (2456) BTWM 1914/09/18**

"Railway Traffic Report" ペップリー線の経営を北部線局から南部線局の管轄へ移管。

**1913/04/01 (2456) 文献3005, 14 ; 文献3054, 343-344**

鉄道局を，北部線鉄道局と南部線鉄道局に組織上分離する。北部線はドイツ人のヴァイラーが局長として管理する。南部線はイギリス人のギッティンズが技師長兼総責任者となって管理する。以後，南部線のレールや資材の納入を巡って，ドイツとイギリスが激しく競争，対立する。

**กรมรถไฟสายเหนือ, กรมรถไฟสายใต้**

**1913/04/01 (2456) 文献3040, 11**

南部線，ガンタン=ファイヨート間，全長49キロが開通する。

**กันตัง, ห้วยยอด**

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1913/04/10 (2456)

BTWM 1913/04/10

" The Northern Line: Big Tunnel Commenced, Possible Difficulties"

ヴァイラー鉄道局長の北部線視察旅行報告。クンターン・トンネルや苦力問題などを報告。4月9日にバンコクへ帰還。トンネルは1350メートルで、山の両端から掘削を始める。

「昨年を通じて(1912年度を指す)、鉄道の敷設がより険しい山岳部でなされるようになったため、(山の生活に慣れている)ラオス人をできるだけ雇うようにしてきた。もちろん、主たる理由は、ラオスの方が中国人苦力よりはるかに賃金が安いからである。その結果、今では400名の中国人に対して、1800名のラオス人が働いている。1年前の比率とはちょうど逆転した。不幸なことにラオス人の労働供給はまだ限られている。ただし、彼らは定期雇用の有利さを理解し始めており、前よりたやすくこの仕事に加わる望みが出てきている。」

1913/05/08 (2456)

BTWM 1913/05/08

"Posts and Telegraphs in Siam" 『1911年度 郵便電信局年次事業報告書』の要約。郵便局と電信局。

\*1913年3月現在、全国95カ所に郵便局があり、このうち国内向けの為替送金は28カ所、外国向けの為替送金は4カ所が兼営している。また、128の鉄道駅で郵便サービスを実施しており、同オフィスは鉄道局の管轄になっている。

\*また、全国63カ所に電信局があり、うち3つ(バンコク2とメーホンソン、ラヨン)が電信専門、残りは郵便局を兼営している。鉄道駅では84カ所で民間電信業務を扱っている。

1913/05/22 (2456)

BTWM 1913/05/22

" The Southern Railway: Pending Change of Policy, From Our Correspondent at Singapore May 22nd. "

\*ペナンガゼット紙は、タイ政府がソクラーからパッタニーに向かう鉄道敷設の延長を中止し、1000名の苦力を解雇した。これは、タイ政府がソクラー線と英領マラヤのケダー線のより最短ルートを新たに建設する、すなわちバンコクとペナンを直結する鉄道を敷設する意図を示したものと解釈できる。なお、スマート南部線鉄道局長代理(L.S. Smart, Acting Controlling Engineer of the Southern Line)も、『ペナンガゼット紙』のインタビューに答えて、そのことは十分ありえると述べた。

\*こうした憶測に対して、読者からタイ政府がソクラーからパッタニーに向けての鉄道建設延長を中止したのは、ケダー線との接続を狙って新ルートを建設しようとするためではなく、他の理由にもとづいているとの投書あり(BTWM May 28, 1913)

◆以後、『バンコクタイムズ紙』には、英領マラヤ鉄道と南部線の接続をめぐる記事が頻出する。

1913/06/01 (2456)

文献207, 151-152

チュラーロンコーン国王文官官吏学校の中に、エンジニア学校\*(3年制)を設置。のちのチュラーロンコン大学工学部の前身となる。2459年に第1期生が卒業。計6名。鉄道局、灌漑局、サイアム電力会社などに就職。

◆注:しかし、このエンジニア学校を卒業しても、最高でエンジニア補佐どまり。

โรงเรียนยंत्रศึกษา

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1913/06/04 (2456)

BTWM 1913/06/11

"The Railway Question" in *Strait Echo* June 4, 1913

\*『ストレイト・エコー紙』は、バンコクの商人たちにとって、ケダー線と南部線の連結は望ましいと報道。従来、バンコクからトランに郵便物を鉄道で運び、そこから船でペナンに輸送していたのに対し、タイ領のトランとケダー線を接続すれば、ヨーロッパ向け郵便物の送付期間は大幅に短縮できると主張。このメリットが分からないとするならば、「バンコクの商人や人々は自分の利害に盲目でしかない」と酷評する。

1913/06/13 (2456)

BTWM 1913/06/21

"The Southern Railway" in *Pinang Gazette* June 13, 1913

内務省副大臣プラーヤー・マハーアンマートは、ダムロン親王内務大臣の代理として、ラノーン県の国司プラーヤー・ラサートの葬式に出席。同時にこの機会を利用して、トラン県とサトゥーン県を視察。その際、半島部を横切る。情報筋によると、マハー・アンマートは、タイ政府が南部線と英領マラヤ鉄道との接続を、かつてのイギリスとの協定にもとづき完遂する計画であると伝えた。

\*この報道をめぐって、『バンコクタイムズ紙』が憶測記事を色々と掲載する。

1913/06/15 (2456)

文献3040, 12

北部線、パークター=バーンピン間, 13キロが開通。

ปากดำ, บ้านปิน

1913/07/01 (2456)

BTWM 1913/07/01

"The Southern Line: What Penang Has Been Told" in *Pinang Gazette*

ギッティンズ南部線局長は、4半世紀に及ぶタイ鉄道局での仕事のあと、健康を完全に害してしまい、(一時的に)休職する。代わりにスマートがトラブルの山を引き継ぐことになった。「1000キロに及ぶ建設の情勢を判断すると、仕事は上のトップのレベルでは人手不足、ボトムの利用可能な労働力のレベルでは質が悪く、人数が不足しているだけでなく、均質な仕事の成果を得るために細心の対応が必要になっている」と報道。

"With a score of engineers for 1,000 kilometers of track, the job is understaffed at the top, while the labour available at the bottom is not only poor in quality and spare in numbers, but it requires the most delicate of handling to get even indifferent results."

1913/07/24 (2456)

BTWM 1913/08/07

"The Northern Line, Progress in the Hills : from Our Own Correspondent, Chiangmai" July 24, 1913 **クンターン・トンネルとラオス人苦力**

「ここでのラオス労働者は、季節によって変動がある。収穫期には労働力の供給が減り、農閑期には増大するが、ラオス人を活用する方法は変えるべきではない。ほぼ2年前から、ラオス人の利用を導入してきたが、中国人より安くすむことが分かった。その上、彼らが稼ぐ金は国内に留まる。」

☆アルトマン (Altmann) が担当している建設区間 (ラムパーン=クンターン) では、**今年の6月に、ラオス人1170名、中国人200名を雇用していた。**ランパーン=クンターンのひとつの先の区間でも、数100名の苦力が働いている。

1913/07/24 (2456)

BTWM 1913/08/07; 文献3538 (RSRS 1912)

"The Northern Line, Progress in the Hills : from Our Own Correspondent, Chiangmai" July 24, 1913 **鉄道資材の運賃が高いという話。**

\*セメントを例にとると、バンコクの大袋ひとつが、こちらでは小さな袋10個分に相当する。この小袋の小売り価格は1バーツ。ところが、現在建設を終わった鉄道のレールの最先端からクンターン・トンネルまでの運賃がなんと2・25バーツもかかる。

1913/09/11 (2456)

BTWM 1913/09/10, 11; 文献3538 (RSRS 1912)

『第16回 鉄道局/年次事業報告書 (1912年度) 北部線』の要約を、『週刊バンコクタイムズ紙』が公表。

\*各線のなかでは、バーンパーチャー=ピサヌローク線の収入が悪い。たまたま、チャチュンサオ (ペートルュウ) に至る東部線が同じ時期に開通したため、ピサヌローク線の赤字を埋め合わせる結果となった。

1913/09/11 (2456)

BTWM 1913/09/11; 文献3538 (RSRS 1912)

**鉄道とアヘン輸送。**『第16回 鉄道局/年次事業報告書』から。

\*バンコクに鉄道で搬入されたアヘンは30トン、逆にバンコクから搬出したアヘンは25トン。バンコクからの搬出は、東部タイ、コーラートが15トン、残りはウッタラディト (ターサオ)、デーンチャイ経由でプレーに向かったもようである。他方、搬入されたアヘンは、パークナムボから鉄道で輸送されたもの。これらは、「リングラブー (lin grabue)」と言われている小さなケーキ状に固めたもので、ボール状のインド製とは異なる。リングラブーはチェンマイ当局が製造者から購入する。

1913/10/07 (2456)

BTWM 1913/10/25

"The Northern Tunnel: From Our Own Correspondent" **クンターン・トンネルと苦力。**

\*クンターン・トンネルは、水の漏出がラムプーン側で生じ、トラブルのもとになっている。いつ完成するのかは、ほとんど確かなことは言えない。

\*「労働力の供給はまったく不安定である。1カ月前には、十分な労働力が集まっていたが、いまや200名の労働者が不足している。あらゆる種類の食事は高く、苦力は快適な労働条件を見いだすことはできず、ご少数しか長く留まろうとしない。それに彼らの間には病人も少なくなく、いったん病気が発生すれば、彼らを引き留めておくことは不可能に近い」

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1913/11/01 (2456) 文献3040, 12

北部線、パークパーン=パークター間、全長12キロが開通する。

ปากปาน, ปากต้า

1913/11/14 (2456) BTWM 1913/11/14

"The Northern Line: Heavier Locomotives in Use"

\*鉄道局では山岳部の列車に、より牽引力の強い機関車を使いつつある。コーラート線では、丘陵地では2輦の機関車を連結して使用している。68・6トンクラスの機関車に対し、81トンクラスの機関車を新たに採用することを決定した。

\*機械担当技師長 (P. Giertz: Chief Mechanical Engineer)

1913/12/02 (2456) BTWM 1913/12/02

"The Peninsular Railways: Siam and The F.M.S." ヤング (Sir Arthur Young) は、クアラルンプルの連邦会議で、タイと英領マラヤの鉄道を東海岸、西海岸の両方で接続することに両政府が合意したと報告。必要とあれば、さきの400万ポンドに加えて、同じ条件で75万ポンドの追加融資をタイ政府に行うことも可能であると発言。

1913/12/06a (2456) BTWM 1913/12/06

"The Northern Railway: A Correspondent in the North" クンターン・トンネルの苦力について／  
地元での雇用の推進(1)

\*トンネルの先端はすでに390メートルの長さ達した。カオブルン・トンネルの場合には、562mのトンネルを掘るのに15カ月かった。これに対し、クンターンの場合には、同じ長さを6・5カ月のスピードで掘っている。早ければ16カ月で完成するだろう。

\*「トンネルのすべての仕事はいまや(北タイの)地元の労働力でやっているの、金は国のなかで流通している。カオブルンのトンネルの時は、中国人請負人が仕事を行ったので、稼いだ金の大半は国外に流出した。鉄道局の要望により、自分たちの思うようにできる地元の人間を使って仕事をしたいが、しかし彼らが仕事に慣れるまでは、鉄道局の人間達はさまざまな問題にぶつかるだろう。」

\*"It is the wish of the Railway Authorities to do the work with all the local labour at their disposal, but until the local people are made acquainted with the work the railway authorities will have a lot of trouble."

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1913/12/06b (2456) BTWM 1913/12/06

"The Northern Railway: A Correspondent in the North" クンターン・トンネルの苦力について／  
現地雇用の推進(2)

\*「クンターントンネルで働いている連中は、習慣として若干の金を稼ぐと仕事を離れてしまい、  
家にいて最後の金を使い切ってしまうまでは仕事場に戻ってこない。北タイでの生活費はそれほど  
高くないから、彼らが仕事を離れている期間は結構長いのである。」

\*"As in the custom with these men, after earning a few ticals they left their work, to spend the  
money at home to the last cent before commencing to work again, and as living in the north is not  
expensive these people kept away a long time"

「奇妙なことではあるが、しかし経験的にいうと、アヘンの常飲者はトンネルの中でのつらく危険な  
仕事にもっとも適していることが分かっている。」

\*"It seems rather strange, but experience has shown that the opium-smokers prove to be the  
most suitable for the hard and dangerous work at the tunnel."

1913/12/09 (2456) BTWM 1913/12/20

"In Monthon Chumpon"

チュンポン地区の鉄道建設の土木工事は1年間かかって完了した。ゴッデン(S. Godden)はバーンソン  
(Bangson)工区の責任者で、まもなく仕事を開始する。バーンタパノイ地区にいるバトラー(T.S.  
Butler, Bangtapanoi or Patiu)は、同じく数100人の苦力を使って、仕事を開始している。

1913/12/14a (2456) 文献3566, 233-248

鉄道局長ヴァイラーの日記から(バンコク)。11月16日から12月6日まで、北部線及びクンター  
ントンネルの視察旅行(本年2回目)の詳しい記録。

☆「1908年秋に私が視察した時には、メーヨムまでの工区の建設はもう始まっていた。そして、川の  
向かい側の建設はラオス人の労働力を使って行っていた。この仕事を指揮していたのはアルトマン  
(Altmann)で、彼は仕事をうまくやりこなした。その後、1909年春に、タイ政府が北部線の建設の  
続行を中断した。その際、私は大蔵大臣と契約について話をしたが、私は中国人の(賃金の)独占的な高  
さ(Monopolpreise)に抵抗することを、第一義に考えていた。ただし、建設が中断すると中国人は完全  
に姿を消した」(続く)

1913/12/14b (2456) 文献3566, 234-235

鉄道局長ヴァイラーの日記から(バンコク)。北部線の視察旅行記録

☆「1911年の夏に、メープワックとデーンチャイの短い工区で、北部線の鉄道建設が再開された。そ  
こで、私は労働力の雇用については、自由に決定することができた。仕事はとくに急いでいなかったの  
で、気分的には楽だった。アルトマンは、(中国人苦力に替えて)地元の人間を試しに労働力として使っ  
たが、彼のあとを継いだアイゼンホッファーも同じやり方を踏襲し、かなりの成功を収めた。だから、私  
としてはこの方式を続けようと思う。しかし、労働力は不足している。そのため、また中国人が大量に  
入ってくるのが心配だ」と記録。

1913/12/14c (2456) 文献3566, 240-244

鉄道局長ヴァイラーの日記から、北部線の視察旅行。

☆11月27日にメートゥイの駅に到着。そこからフィルマ・レオノーウェンズ (Firma Leonowens) が所有する船を雇って、パークナムポ (注、ナコンサワン) まで下ることにする。「鉄道資材・機材を運ぶために8隻の船をチャーターした。費用は荷物が1トン当り100バーツ。ただし、8隻のうち1隻は人の乗れる旅客用なので、150バーツの追加料金をとられた。私の乗った船は、ほかに3トンの荷物を積み込んでいたから、この船だけで費用は450バーツに達した」

☆「帰路の旅は、川を使ってパークナムポ (ナコンサワン) に向かう。ムアンテルン (Muang Tern ??) の町からメーピン川までは2日間の旅。うち合計20時間45分が船による旅だった。そこから下っていくと、ワン川と合流する。途中のラヘン (Rahaeng ターク) は、建設中の鉄道が交差するところで、そのうちひとつの線路はビルマのランゲーンから延びてくる予定だ。また、そのほかにもいくつかの路線がある」と記録。

1913/12/14d (2456) 文献3566, 248

鉄道局長ヴァイラーの日記から (バンコク、続き)。

☆「帰路の旅は、川を使ってパークナムポに向かう。12月9日、ようやくパークナムポの鉄道駅に到着した。ラムパーンを出てから9日間。このうち85時間と2分が船による旅だった。下りの船では、反対方向からくる船 (上り線) に出会ったのが、ワン川では1日平均7隻、貨物量にして30トン。一方、ピン川では1日23隻、70トンだった。また、ラムパーンとチェンマイの間は、小さな船が往来している」

◆注：さすが鉄道エンジニアだけあって、所要時間や船による貨物運送量を、今後の鉄道輸送との関係で注意深く観察している)

1913/12/17 (2456) BTWM 1914/01/10

"The Northern Line: A Big Viaduct" From Our Own Correspondent, Chiangmai 17th December, 1913

\*クンターン・トンネルの掘削工事が順調に進んでいることを報告できて嬉しい。すべてのタイ国民がいまや北部線の進行状況に関心を向けている。パーヤップ州で鉄道調査が実施されてからすでに25年がたっている。

\*トンネル工事は、1915年4月1日に完了するという見通しである。

1913/12/17 (2456) BTWM 1914/01/10

"The Northern Line: A Big Viaduct" From Our Own Correspondent, Chiangmai 17th December, 1913 クンターン・トンネルと苦力労働者

\*先月はクンターン地区には1800名の労働者がいた。もちろん彼らは月をとおして働いているわけではない。この定着の不安定性が工事の遅れの大きな原因となっている。1カ月とどまって仕事をやろうという労働者はごく少数しかいない。しかし、いったん収穫期が終われば、多数の男たちが喜んで何カ月も働きに来る見込みがある。アイゼンホッファー (E. Eisenhofer) セクションエンジニアは、6000名の苦力の雇用が可能であるといった。

\*苦力の健康状態は幸いによい。また、労働者の宿舎が山のなかにあることを考えても、彼らの生活条件はよい。現在は2名のタイ人医者が医療活動に従事している。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1913/12/23 (2456) PKPS Vol. 26. 348-349: N49

「北部線、パークチャン村からパークター村間の乗客・貨物線の開通に関する布告（仏 2 4 5 6 年）」  
ประกาศเรื่องเปิดการเดินรถไฟสายเหนือรับส่งคนโดยสารแลสินค้าจากตำบลปากจั่นจนถึงตำบลปากต้า (พ.ศ. ๒๔๕๖)

1913 (2456) 文献3506、72-73

タイにおけるインド人独立運動と鉄道建設労働者。

☆北部線の建設労働者にパンジャブ人が多い。かつ北部線はドイツ人技師が指揮する。そこで、反英運動を展開するため、北部線のドイツ人技師とコンタクトした。

\* 2名のインド人運動家 (Bholanath and Nani Bose) がタイに派遣される。バンコクのインド人ではなく、北部線のパコー工区で建設労働に従事していたパンジャブ人とまずコンタクト。この工区担当エンジニアはルーデルス (Lueders) で、彼の協力のもとインド人賛同者を集める (Amar Singh, Balar Singh, Ram Singh, Narain Singh)。まもなく、革命の指示がバンドンに伝えられ、ドイツ人鉄道技師ダーリング (Doerring) が、アリヤ・シン (Arya Singh) と連携して、インド人独立運動グループとバンコクのドイツ領事館の間に連絡網が作られた。こうして、かなりタイではインド人独立運動が普及した。

1913 (2456) 文献3065, 177

「仏暦 2 4 5 6 年 ホテイ草を鉄道内に持ち込んで輸送することを禁止する布告」を公布。布告全文を収録。

ประกาศห้ามมิให้บันทุกผักตบชวาไปในรถไฟ พ.ศ. ๒๔๕๖

1914/01/01 (2456) 文献3040, 12 ; 文献3541, 1 (RSRS 1917)

南部線, ファイヨート=トゥンソン間, 全長 4 4 キロが開通する。同時にソクラー=パッターン間, 全長 1 1 2 キロも開通。

☆鉄道局年次事業報告 (2 4 5 9 年度) によると (1 ページ), この日, (1) ファヒン=ワンボン間, 2 0 キロ, (2) ファイヨート=トゥンソン間, 4 3 キロ, (3) ソクラー=パッターン間, 1 0 8 キロが, 同時開通。

ห้วยยอด, ทุ่งสง, สงขลา, พัทลุง

1914/01/17 (2456) BTWM 1914/01/17

"Southern Line: Tenders"

南部線の鉄道資材の公開入札 (1 2 月 1 3 日) の結果と決定が公示される。

\* レール、レールの継ぎ目板、ベアリング板: ドイツの会社 (Stahlwerks Verband)。ベンマイヤー社 (Messrs. Behn Meyer & Co., Ltd.) がタイでの代理店

\* ボルト、ナット、スプリングワッシャー、大釘: ベルギーの会社 (Usines La Louviere)。タイの代理店は S.A.B.Co.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1914/01/22b (2456) BTWM 1914/01/30

"A Northern Tour: First Glimpse of the Hills" Pak Tar, January 22nd 鉄道開通による変化。中国人による地方経済支配について

\*地方における経済は中国人、バンコクの中国人が牛耳っている。青田買いも行われ、コメの搬送は完全に中国人の支配下にある。

"The only person who will purchase his surplus paddy, out of which he pays his dues, in the Chinaman. The Chinese in neccessary at the present time, but a very expensive neccessity. The profit of the farmers goes to Chinese hands, in other words, does not remain in the country to be reinvested in bringing more fields under cultivation and leading to the establishment of a more prosperous country side."

1914/01/30a (2456) BTWM 1914/01/22

"A Northern Tour: First Glimpse of the Hills" 鉄道開通による変化。

\*チエンマイ：鉄道が開通したことで、北の都もバンコクからアクセス可能な所となった。かつてマックジルバリイ (Dr. McGilvary) がチエンマイに到達したときのように、うねうねと曲がりくねったเมอร์ピン川を遡る必要はもはやない。ラムプーンからは、自動車で肥沃な平野を横切って北の都に入ることが出来る。また、デーンチャイとプレー間も自動車が利用できる。もっとも決して快適な旅ではないが。

\*ピサヌローク「5-6年前に行ったときと大きく変わった。鉄道開通の影響が大きい。町の通りには街灯がつけられた。鉄道の駅と川の船乗り場の間は道路ができています。鉄道が開通した時には、何も建っていなかった。しかしいまや道路の両脇には貸店舗やビルが立ち並んで、当局の財政を潤している。」

1914/01 (2456) 文献3565, 37

鉄道局長のヴァイラー、北部線のチエンマイまでの延長の可能性について、自ら調査を行なう。

1914/02/01 (2456) 文献3052 (プラーヤー・サリットディガーンの葬式本)

サマーン・パンヤーラチュン (Saman Panyaachun, Phraya Saritdikan-banchon, のちタイ人第3代鉄道局総裁に就任 1932年8月から), 1906年から1911年までイギリス留学。マンチェスターで工学を学ぶ。卒業後、各地で実地研修。帰国後、この日、鉄道局総裁付き企画課技術補佐に任命される。初任給は200バーツ。

1914/02/21 (2456) BTWM 1914/02/21

"Southern Railway Tenders"

南部線の50の鋼鉄製橋と56の橋梁用スパンの公開入札(2月21日)の結果を公示。22社が入札に参加。

1914/03/07 (2456) BTWM 1914/03/07

"The Southern Line"

南部線の碎石運搬用貨車とレール運搬用ボギー車の公開入札(3月7日)の結果を公示。碎石用貨車には計33社、レール用ボギー車には20社がそれぞれ入札に参加。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1914/03/25 (2456) PKPS Vol. 27. 531-532: N54

「北部線、บ้านปินからナコン・ラムパーン地区パーコー村間の開通に関する布告（仏暦 2 4 5 7 年）」

ประกาศเปิดการเดินรถไฟสายเหนือจากบ้านปินไปยังตำบลผาคอแขวงนครลำปาง (พ.ศ. ๒๔๕๗)

1914/03 (2456) 文献3539, 11 (RSRS 1913/14)

1913年度（1914年3月末）現在の車両保有台数は次のとおり。機関車59輛，客車210輛，貨物車806輛。

1914/03a (2456) 文献3539, 11 (RSRS 1913)

1914年度末現在の鉄道局の職員，労働者の数は，2770名（内訳，職員Officials 556名，監視員Watchmen 54名，労働者Workemen 292名，苦力Coolies 1868名）。

☆年度内の事故死は，鉄道局従業員3名，不法侵入者6名，計9名が犠死。

1914/03b (2456) 文献3539, 8 (RSRS 1913/14)

1914年3月末現在の建設路線と投資規模は次のとおり。

（1）コーラート線（バンコク＝コーラート）1767万バーツ，（2）東部線（バンコク＝チャチュンサオ）342万バーツ，（3）河川線（River Line）（マッサン鉄道工場＝河川ステーション）61万バーツ，（4）サワンカローク線（バーンダーラー＝サワンカローク）82万バーツ，（5）北部線（バーンパーチャー＝パークター）3002万バーツ，（6）線路の延長と保全整備 277万バーツ。合計5537万バーツ。

1914/04/01 (2457) 文献，運輸省記念本，；文献3054, 510

土木省（Yothatikan）を運輸省（Khamanakhom）に改組する。初代運輸大臣は Chaophraya Wongsanu-praphan (Sathan Sanitwong)、1926年4月まで12年間務める。

กระทรวงโยธาธิการ, เสนาบดีกระทรวงคมนาคม, เจ้าพระยาวางฆานุประพัทธ์ (ม.ร.ว. สท้าน สนิทวงศ์)

1914/04/04 (2457) BTWM 1914/03/28

"The Southern Line" 南部線の地区建設担当エンジニアについて

南部線に新しい鉄道建設区間（ワンボン＝コ・ラック間）を設置。同時に、地区建設担当エンジニアの移動を行う。

- \* Passmore ペップリー地区からプラン地区へ
- \* G.C. Smyth プラン地区からファヤーン地区へ
- \* Phra Ratha (chanprachak) ファヤーン地区に2年就任。バンコクへ呼び戻す。
- \* Orum ラートブリー地区へ派遣

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1914/04/18 (2457) PKPS Vol. 27. 84: N51**

「南部線、ラック島まで鉄道開通、北部線、ムアンローン地区バーンピン村まで開通に関する布告（仏暦 2457年）」

**ประกาศเปิดการเดินรถไฟสายใต้ต่อไปถึงเกาะหลัก, สายเหนือถึงตำบลบ้านปิน แขวงเมืองลอง (พ.ศ. ๒๔๕๗)**

**1914/05/13 (2457) BTWM 1914/05/13**

**"Motor Cars in Bangkok" バンコクの自動車登録。**

現在、首都省（Ministry of Local Government）登録局に登録されている自動車の数は701台。そのうち250台が賃貸し用に使われている。また、タイ字紙によると、登録義務がない30台の王族用車、10台の特別仕様車がある。また、倉庫や店頭に20台あるので、**バンコクには現在760台の自動車が存在する。**

**1914/06/01 (2457) BTWM 1914/04/09**

**"The Southern Line"**

南部線のコ・ラック（Koh Lak）区間が6月1日から開通すると『週刊バンコクタイムズ紙』報道。

**1914/06/04 (2457) BTWM 1914/06/04**

**"Railway Salaries" 鉄道局の給与制度。**

これまで、タイ鉄道局（標準軌道、北部線）では、毎年職員の給与を定期的に上げてきた。しかし、月40バーツ以上の給与の職員に対しては、この方式を廃止し、人事効果を加味したうえで2年に一回の昇給制度に変更すると発表。

**1914/06/08 (2457) BTWM 1914/06/08**

**"Southern Line Tenders"**

南部線のボギー車と貨物車の発注先を決定。公開入札の結果、6輛のボギー車はイギリスのミッドランド社（Midland Railway Carriage and Wagon Co.,Ltd.）へ、55台の貨物車はドイツのザッシュュッ社（Sassische Wagon Fabrik）へそれぞれ決定した。

**1914/09/28 (2457) PKPS Vol. 27. 358-359: N52**

「南部線、トゥンソンからクラーハーサワン間、ローンピブンからナコンシータンマラート間の鉄道開通に関する布告（仏暦 2457年）」

**ประกาศเปิดการเดินรถไฟสายใต้ แต่ทุ่งสงถึงตำบลคูหาสวรรค์ และแต่ร่อนพิบูลย์ถึงเมืองนครราชสีมา (พ.ศ. ๒๔๕๗)**

**1914/09/28 (2457) PKPS Vol. 27. 377-378; N53**

「バーンコークノイ駅の土地収用の係官任命に関する布告（仏暦 2457年）」

**ประกาศเรื่องตั้งข้าหลวงจัดการที่ดินสนามสถานีรถไฟบางกอกน้อย (พ.ศ. ๒๔๕๗)**

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1914/10/01 (2457) BTWM 1914/11/14**

"In Western Siam" **南部線、トランとナコンシータンマラート、ソンクラ間が10月1日に開通。**これによって、マラヤ半島西海岸の地域では大きな経済社会変化が生じている。

\***コメ** ソンクラなどからトランにコメを鉄道を使って搬入している。**それまではビルマから海路で搬送する。**タイ米は質がよいだけでなく、値段も安いので、市場からビルマ米は駆逐されるだろう。

\***郵便** これまではバンコクからシンガポール、ペナンを経てトランに到着。例えば、10月16日のバンコクタイムズ紙は11月1日に到着(15日間)。鉄道を利用して半島を横切った場合には6日間で到着している。

\*トランには中国人の**秘密結社(改革党)**がある。当局が取締を行えば、中国人苦力はおとなしく働くだろうが、それはできない。

\*トランの知事**プラ・ナーラー**が、健康上の理由で退任、バンコクに療養に向かうので、盛大な送別会が開かれた。後任はもとサトゥン知事補佐、**コパ知事補佐のプラ・ヨータピタック**である。

**1914/11/06a (2457) BTWM 1914/11/06**

"Southern Line: Annual Report"

『**第5回 鉄道局/年次事業報告書(1913年度)南部線**』の要約を掲載する。**事業報告(1)** 列車運行中は、(1)バンコクノイ=ペップリー間151km(投資額824万バーツ)、(2)ペップリー=ワンポン間82km(同200万バーツ)、(3)ソンクラ=パッタラン間108km(450万バーツ)、(4)トラン=トウンソン間93km(350万バーツ)の計434km。1913年度の総収入は109万6959バーツ(1912年度93万5272バーツ)、利益は57万3096バーツ(同53万977バーツ)。

**1914/11/06b (2457) BTWM 1914/11/06**

"Southern Line: Annual Report"

『**第5回 鉄道局/年次事業報告書(1913年度)南部線**』の要約を掲載する。**鉄道建設の進行状況(2)**

\*全長1191km。ペップリー=ウータパオ間776km、ウータパオ=克蘭タン境界間219km、ウータパオ=ケダー境界間40km、トラン支線93km、ナコン支線35km、ソンクラ支線28km。

\*土木工事は1139万立方米。木製橋は538ヶ所。うち372ヶ所は完成。鉄橋は174ヶ所、うち77ヶ所が完成。ローンピブーンの235mの長さのトンネルもほぼ完成、4分の3がコンクリート製。

\*レールの敷設は9ヶ所で657kmが完了。122万8725の枕木を使用。1枚あたり1・30バーツ。また、238kmの電信線の敷設も終わる。

**1914/11/06c (2457) BTWM 1914/11/06**

"Southern Line: Annual Report"

『**第5回 鉄道局/年次事業報告書(1913年度)南部線**』の要約を掲載する。**鉄道建設労働者の報告(3)**

\*1913年度の労働者の状況。(1)**契約労働**：中国人3306名、タイ人・ラオス人649名、インド人7名、計3962名。(2)**日雇い労働**：中国人48名、タイ人・ラオス人3456名、インド人70名、計3574名。合計は6880名に達する(合計7536名の間違い?)。

\*バーンタブン郡で生じた熱病の発生以外は、労働者の健康状態はよい。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1914/11/28 (2457)

BTWM 1914/11/28

"The Northern Line: Opening to Chiangmai" チエンマイ開通の見通し

\*洪水のため、鉄道の建設は中断している。7月、8月とだめで、先月(10月?)なども、工事はまったく行われていない。このことが工期の大幅な延長の原因になっている。

\*クンターン・トンネルに使う資材の一部は、陸路で象を使って運んでいる。

\*1912年4月の建設工事を前提にすると、北部線がチエンマイまで開通するにはこれから先5年はかかる。もっとも楽観的な見通しでは、ラムパーンまで開通したあと、12カ月でチエンマイまで延長できるだろうという話。他方、慎重派は18カ月はかかると見ており、1917年10月1日が開通の目処。

1914/12/03 (2457)

文献3005, 21

陸軍工兵局を改称(Krom Chare Thahan Chang)。陸軍工兵訓練学校を改称(Rongrian Chang Thahan)。学校は、教育、通信、水道・電気、機関・鉄道の4課に再編。

กรมจเรทหารช่าง, โรงเรียนช่างทหาร

1914 (2457)

文献207, 21

1914年当時、チュラーロンコン国王文官官吏学校の管轄のもと、5つの学科(もしくは学校)が存在する。

- (1) 医学科(医科学校)\*, 道德大臣が学長を兼任。
- (2) 教員科(教員養成学校)\*, プラ・アマパー・サ・イットヤ-ヌーンが学長。
- (3) 統治学科(王宮内, ピマーンチャイシー大門前に学校), MRW. Singnak Pramot が学長(Phu Amnuwaikan)。
- (4) 法科(法律学校)\*, 司法大臣が学長を兼任。
- (5) エンジニア科(エンジニア学校)\*, プラ・アマパートが学長。

โรงเรียนราชแพทยาลัย, โรงเรียนฝึกหัดครู, พระอนุภาษดิษยานสาร,

โรงเรียนกฎหมาย, โรงเรียนยंत्रศึกษา

1915/ (2458)

PKPS Vol. 28. 208; N56

「南部線トゥンソンからスラートターニー間の鉄道開通に関する布告(仏暦2458年)」

ประกาศเปิดการเดินรถไฟสายได้จากทุ่งสงถึงสุราษฎร์ธานี (พ.ศ. ๒๔๕๘)

1915/02/01 (2457)

BTWM 1915/02/10

"Trang Notes: From Our Own Correspondent" トランまで鉄道が通じたおかげで、ソンクラーやナコンシータムマラートの精米所は地元市場を見いだすことができるようになった。精米業も着実に増えている。トランでは、ビルマからのコメの輸入は途絶し、鉄道で搬送されるタイのコメだけが消費されると報告。

1915/02/11 (2457)

BTWM 1915/02/11

"Comfortable Railway Travelling" 南部線の客車について。

☆客車は、内部が7フィート8・5インチの幅で、高さは天井のもっとも高い所が8フィート1インチ。三等の客車は79人乗り。一等は個室になっていて、革ばりの座席や大きな鏡があり、列車のなかにいるという感じを起こさせない。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1915/03/08 (2457) BTWM 1915/03/09

"The Northern Line" ชาओปราชะ · วอนเซอร์運輸大臣が、6 週間に及ぶ北部線の視察旅行から帰り、タイムズ紙のインタビューに応じた。

"(Construction of the line) was also much cheaper than before, as Chinese coolies had now been dispensed with and their places taken by the people of the country. Labour was cheap and plentiful, and the people were willing to work. There was much less sickness among them than among the Chinese."

1915/03/31 (2457) BTWM 1915/06/25

"The Budget Report: Eleven Millions Surplus." 鉄道の資金調達について。鉄道借款

☆『財政報告 1914 年度』より。鉄道建設には、1905 年の 100 万ポンド、1907 年の 300 万ポンド、そして現在の 475 万ポンド（当初は 400 万ポンド）を英領マラヤ連邦からの借款で賄ってきた。最初 2 つは毎年の収入から元利を返済していく。3 つめの借款は必要に応じて分割払い方式をとっている。1916 年 3 月末現在、借り入れ残高は 658 万 160 ポンドに達する。

1915/05/01 (2458) 文献 3040, 12

北部線, バーンピン=パーコー間, 17 キロが開通する。

บ้านปิน, ผาคอ

1915/05/15 (2458) BTWM 1915/05/15

"Some Needs of Siam: Training for A Scientific Career." 科学、エンジニアリングの訓練と国内での育成が必要と、灌漑技師のウォード (T.R.J. Ward) が訴える。

"The annual demand for scientifically trained recruits for officers or subordinates for the railways, roads, canals and other engineering enterprises in the country, not to mention the demand in allied branches of the scientific services maintained in the Army, Navy, Mint, Customs, & ; should be sufficient to provide work for a modern up-to-date technical school in which the Youth of the country could be properly equipped to fill the appointments that must now be taken up by foreigners or foreign educated young Siamese."

1915/05/27 (2458) PKPS Vol.28. 52-54; N55

「北部線、建設用地の収用指定に関する勅律（仏暦 2458 年）」

ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดจัดที่ดินสร้างทางรถไฟหลวงสายเหนือ (พ.ศ. ๒๔๕๘)

1915/06/01 (2458) BTWM 1915/06/02

"The Railway Tenders" 北部線の客車の公開入札の結果を公表。立会いはヴァイラー鉄道局長ほか、K. Koehler (Mechanical Engineer), Nai Saman (acting chief of the Central Office), A. Ulrich (head clerk)。

☆メーワン川に架ける橋の公開入札も同時に行われる。イギリス、オランダ、ドイツ、アメリカ、スイスの会社が応札。

☆橋梁資材の発注は、オランダの会社 (Koninklyke Nederlandsche Maschinenfabrik) に決定。客車の方は、アメリカの会社 (J.G. Brill Company of Philadelphia) が、1 万 1902 ポンドで落札。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1915/09/01 (2458)**

**BTWM 1916/09/20: 文献3540 (RSRS 1915)**

**"The Broad Gauge Railways"**

☆陸軍作戦局鉄道課が、北部線のバーンダーラー＝サワンカロック間の鉄道運営を鉄道局から受託する。目的は作戦局に属する軍人たちの訓練のため。ただし、経理、統計作業は引き続き鉄道局が担当する。

**1915/09/24 (2458)**

**BTWM 1915/09/24**

**"The Broad Gauge' Railways".** 『第18回 鉄道局／年次事業報告書 1914年度(標準軌)』の要約を、『週刊バンコクタイムズ紙』が紹介する。

**1915/10/04 (2458)**

**BTWM 1916/02/25**

**"Peninsular Railway"** ペナン商業会議所の報告によると、1915年10月4日に、ペナン＝アロースター間が開通し、列車の運行が開始された。

**1915/10/19 (2458)**

**BTWM 1915/10/26**

**"Khoo Tan Tunnel: From Our Own Correspondent".** クンターン・トンネルの掘削工事がついに貫通する。チェンマイ側とナコンサワン側の双方から掘っていたトンネルが、この日午後3時、ついに貫通した。アイゼンホフアー (Eisenhofer, Division Engineer) や、ギョッテ (Goette, Assistant of Works Goette) たちが、南から北の出口に向けて潜り抜けた。

◆注: クンターン・トンネルの「開通」は1918年3月、列車の運行開始は同年6月のことである。

**1915/11/06 (2458)**

**PKPS Vol. 28. 346-347: N58**

「ナコン・ラムパーン地区パーコー村とメーチャン村間の列車運行に関する布告(仏暦2458年)」  
ประกาศกำหนดเดินรถจากตำบลผาผอยไปยังตำบลแม่จางแขวงนครลำปาง (พ.ศ. ๒๔๕๘)

**1915/11/19 (2458)**

**BTWM 1915/11/19**

**"The Southern Line: Annual Report".** 『第5回 鉄道局／年次営業報告(1914年度) 南部線局』の要約を、『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。

☆機関車は32輛。うち半分が開通したラインで運行中。

☆南部線局の職員と労働者の数は、建設部門と運行部門あわせて合計8299名。うちわけはタイ人4381名、ヨーロッパ人41名、中国人3767名、インド人85名、その他25名。

**1915/11/19 (2458)**

**BTWM 1915/11/19**

**"Southern Line: Annual Report"** 『第6回 鉄道局／年次事業報告書(1914年度) 南部線』の要約を掲載する。

**1915/12/01 (2458)**

**BTWM 1915/11/29**

**"Southern Line Trains".** 12月1日より新しいダイヤで、ソンクラー＝トラン間を運行すると鉄道局が発表。トラン発午前8時20分、ソンクラー着午後6時13分。他方、ソンクラー発午前7時30分、トラン着午後5時30分。



**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1915/12/15 (2458) 文献3040, 12**

北部線, パーコー=メーチャン間, 19キロが開通する.

ผาคอ, แม่จาง

**1915/12/15 (2458) 文献3065, 181**

「仏暦2458年 パーコー村からメーチャン村まで鉄道開通に関する運輸省の布告」を公布. 布告全文を収録.

**ประกาศกระทรวงคมนาคม เปิดการเดินรถจากตำบลผาคอ ไปตำบลแม่จาง พ.ศ. ๒๔๕๘**

**1916/03/04 (2458) PKPS Vol. 28. 475: N61**

「メーチャンからムアン・ラムパーン間の鉄道開通に関する布告 (仏暦2458年)」

**ประกาศเปิดการเดินรถไฟตอนตั้งแต่แม่จางถึงเมืองนครลำปาง (พ.ศ. ๒๔๕๘)**

**1916/03/15 (2458) PKPS Vol. 28. 476: N62**

「南部線、バートルット駅からプラチュアップキーリーカン国バーンサパーンヤイ駅間の鉄道開通に関する布告 (仏暦2458年)」

**ประกาศเปิดการเดินรถไฟสายใต้ตั้งแต่สถานีบ้านกรุดถึงสถานีบางสะพานใหญ่ เมืองประจวบคีรีขันธ์ (พ.ศ. ๒๔๕๘)**

**1916/03/24 (2458) BTWM 1916/03/24**

"Paknam Train Line" パークナム鉄道は、クローントイからバーンチャック (Bang Chak) の間の新ラインを、4月最初めの週から運行すると発表. 新しい延長線は10・56 km. 全線の半分に相当する. 乗車時間は約半時間.

**1916/03/31 (2458) BTWM 1916/03/31**

"The Northern Line" 北部線のチェンマイまでの開通は来年4月1日の予定であったが、戦争の影響、資材の確保難のために遅れると報道.

**1916/03 (2458) 文献3540, (RSRS 1915)**

2458年度 (1916年3月末) 現在の機関車は60輛, 客車は218輛, 貨物車は803輛 (12ページ).

☆鉄道局職員, 労働者の数は, 全体で2728名 (内訳, 職員576名, 監視員46名, 労働者workmen 314名, 苦力1792名) (以上, 14ページ)

☆年度内の事故死は, 計14名 (内訳, 乗客1名, 従業員2名, 線路構内への不法侵入者11名) (14ページ).

◆注: 車輛, 職員, 事故とも, 詳しい推移が本書の別表にあり.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1916/04/01 (2459)

文献3040, 12

北部線, เม้าชำน-ลามป่าน間, 全長 42 キロが開通する。  
แม่จาง, ลำปาง

1916/04/07 (2459)

BTWM 1916/04/07

"Development in the Interior: Uses of the Railway." 鉄道の開通が北タイの経済に与えた影響。  
とりわけコメ、初めの流通網の拡大について、週刊バンコクタイムズ紙が報道。  
☆「ピサヌロークに向かう旅程のなかで最悪の地帯は、パークナムボから北に延びる地帯である。数時間、列車は山岳地帯を走る。一年のうちある時期は、エレファントグラス(?)で覆われてしまう。そのため、北部線は貧しい区間とみなされ、それほど注意を払ってこなかった。それゆえ、ゆっくりではあるが確実に運賃収入が増加しているのは興味深い。ピチット周辺やピサヌロークの近郊では果樹園が拡大しており、これが運賃収入の増加をもたらしている。しかし、何より重要なのはコメである。初輪送はますます運賃収入のうち重要な部分を占めつつある。  
☆鉄道が開通する以前は、この地域の穀物は河川を使ってバンコクに運ばれたが、たいした量にはならなかった。しかし、第一に鉄道の存在と、第二に中国人商人の活動により、穀物取引は増加し重要性を摩している。農民が鉄道の倉庫に初を持ち込み、バンコクの中国人コメ商人の代理がこれを受け取る。価格を知らせる電報がバンコクから届き、3日後にはバンコクに初が届く。  
☆さらに、プレー県の初さえもバンコクに搬送されるようになった。

1916/06/25 (2459)

BTWM 1916/06/26

"The Northern Line" 北部線の国王専用のサームセーン駅が、ローンムアン通りに開設。駅舎の玄関は、バンコクドック社が建設を請け負ったが、実際の建設には、鉄道局のエンジニアたちも参加した。  
☆この駅舎建設に伴って、ローンムアン通りの周りでは、投機目当ての土地の買い占めが生じた。例えば、ローンムアン土地シンジケート (Rong Muang Land Syndicate) などの不動産会社がそれである。  
◆注: タイ語の会社名を確認のこと!

1916/07/16 (2459)

BTWM 1916/07/15

"The Southern Line: 995 Kilometers Open" 南部線のバーンナーとチュンボン間が開通。これにより、チュムボンからソンクラエ経由でトランに行く半島横断の鉄道が利用できることになる。南部線は全長 995 km に延長。  
☆チュムボン発ソンクラエ、トラン行きは、毎週火曜日、木曜日、土曜日に運行。一方、ソンクラエ、トラン発チュムボン行きは日曜日、火曜日、木曜日に運行の予定。

1916/09/20 (2459)

BTWM 1916/09/20

"The Broad Gauge Railways" 『第19回 鉄道局/年次営業報告書(1915年度) 北部線』の要約を『週刊バンコクタイムズ紙』が掲載。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1916/09/26 (2459) 文献3054, 370-372**

**ドイツ人道路技師アモンをめぐるタイ英の対立。**

元鉄道局南部線の建設に従事したドイツ人アモン (C. Ammon), 道路局技術顧問 (1915年11月から) が, チュムボンからラノーンに抜ける道路建設の事前調査のために, タイ政府から派遣される。イギリス大使ダーリング (Doering) が, これを激しく非難。 「クラ地峡はビルマに陸路でつながるもっとも重要な地域。そうした地域に戦争中敵対国であるドイツ人技師を派遣するのははなはだ危険である」という抗議文を運輸大臣を通じて外務大臣に送る。外務大臣は, 今回の派遣はいかなる条件に照らしても妥当と反論。

**1916/09 (2459) BTWM 1916/10/12**

"Heavy Rain in the North: The Wash Out on the Railway" 9月の大雨 (クンターンで1カ月47・8センチの降雨量、ラムパーンは41センチ) で線路の路肩などの土砂が洗い流される。また、クンターン・トンネルでは、バンコク側で1万1000立方米、チェンマイ側で7000立方メートルの土砂が流された。北部線の今回の大雨による被害と補修費は3万バーツと見積る。

**1916/11/03 (2459) BTWM 1916/11/03**

"The Southern Line: The Annual Report" 【第7回 鉄道局／年次事業報告書 (1915年度) 南部線】の要約を『週刊バンコクタイムズ紙』が掲載。

**1916/11/22 (2459) BTWM 1916/11/22**

"The Northern Line" 北部線に使用するレールが、ヨーロッパにおける戦争で不足する。代わりにアメリカのメーカーがレールの提供を申し出ているが、金額はトン当たり20ポンド。戦争前のトン当たり7ポンドの3倍近い高い値段を要求している。

**1916/11/25 (2459) BTWM 1916/11/25**

"The Railway Loan" 英領マラヤの連邦会議が合計49万ポンドの追加融資を決定したと報道／鉄道借款。まず1917年1月に36万ポンド (うち18万ポンド=154万シンガポールドルは、鉄道建設に使用)、残り13万ポンドは1917年7月の予定。後者のうち鉄道建設の金額はまだ不明だが、比率は大きい見通し。

**1916/12/02 (2459) PKPS Vol. 29. 254: N65**

「北部線、ナコン・ラムパーンからパークファポン間の鉄道開通に関する布告 (仏暦2459年)」  
ประกาศเปิดการเดินรถไฟตั้งแต่ต้นครลำปางถึงตำบลปากหัวพวง (พ.ศ. ๒๔๕๙)

**1916/12/02 (2459) PKPS Vol. 29. 286-287: N66**

「バンコクから南タイに至る南部線全線開通の布告 (仏暦2459年)」  
ประกาศเปิดการเดินรถไฟหลวงสายใต้ ตั้งแต่กรุงเทพมหานคร ลงไปยังมณฑลภาคใต้ (พ.ศ. ๒๔๕๙)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1916/12/20 (2459) BTWM 1916/12/20

"Post and Telegraph Department." 『1915年度 郵便電信局活動報告書』の要約を『週刊バンコクタイムズ紙』が掲載。

☆年間の国内郵便物の扱いは手紙269万通(うち119万通が印刷物郵便)、小包4万7827。

☆外国への手紙は35万3635通(うち21万8240通が発信人払い)、小包2184。一方、海外からの受け取りは、109万通(44万が印刷物郵便)、小包1万1557。

☆電話サービス。バンコクの電話交換所では現在63名が働いている。

1 chief operator, 26 telephonists, 7 switchmen, 4 liemen, 18 workmen, 1 cable splincer, 6 assistants. 推定では、1日の電話取次は平均9320。設置電話数は計895台。うちわけは、バンコク766、内線110、ナコンパトム10、サムットプラカーン2、タンヤブリー2、バンコク公衆電話(Bangkok public call station) 5

1916/12/20 (2459) 文献3040, 12

北部線, ラムパーン=パーンファポン間, 全長33キロが開通する。

ลำปาง, ปางหัวพง

1916 (2459) 文献3066, 161

陸軍工兵局(Krom Charethahan Chang)を3部局に改編。第一陸軍工兵局, 第二陸軍工兵局, 第三陸軍工兵局の3つ。第一陸軍工兵局の下に第一大隊国王守備隊(チャー・サナム)と第二大隊(通信技術隊, Kong Phan thi 2 Chang Khruang Sanyan)を配置する。

☆2466(1923年)に再度, 機構改革。

กรมจเรทหารช่าง, กองพันที่หนึ่ง รักษาพระองค์(ช่างสนาม), กองพันที่ ๒ (ช่างเครื่องสัญญาณ)

1917/01/01 (2459) BTWM 1917/01/08

"The Northern Line." チエンマイ地区担当技術責任者に新たにアルトマン(Altmann)を任命、赴任する。それまでチエンマイ地区とクンターン・トンネルの総責任者であったアイゼンホッファーは任地を離れたと報道。

☆現在、北部線の建設はバーン・ファイポンとバーン・チュンボンの間の山間部の難所に集中している。そのあとからチエンマイまでの土木工事はすでに完了している。

1917/03 (2459) 文献3541, 14 (RSRS 1916)

1916年度末現在の、鉄道局の職員, 労働者の数は5114名。うちタイ人2730名, 中国人2194名, インド人69名, ヨーロッパ人24名。中国人は1635名が建設事業部で, タイ人の1070名を大きく越える。

◆本書の表5-1を参照。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1917/03 (2459) 文献3541, 7 (RSRS 1916)

1916年度内に新規の機関車は増加せず。37輛(南部線のみ)のまま変更なし。ただし、<4-6-0>型機関車5輛を、イギリスの会社(North British Locomotive Co.,Ltd.)に発注する。11台のエンジンを年度内に修理する。

☆一方、客車については、2等・3等車と3等車計14輛をイギリスの会社(Midland Railway Carriage and Wagon Co.,Ltd. of Birmingham)から新規購入。また、国王お召し列車(Bogie Royal Saloon Carriage)を1輛、別の会社(Metropolitan Carriage & Wagon Finance Co.,Ltd.)から購入する。その結果、1917年3月末現在の客車数は、南部線だけで105輛となる。

1917/04/01 (2460) 文献3040, 12

南部線、ハジャイ=ナーブラドゥー間、全長88キロが開通する。

หาดใหญ่, นานะปุรุ

1917/04/08 (2460) 文献3517, 167

第一次大戦への参加 / アメリカが、枢軸国に対して参戦を宣言。タイ政府も中立の立場を維持できなくなる。タイ側としては、列強とりわけ英仏に対して、タイの存在をアピールする格好の機会と考え、連合軍側に参加することを決意。その時の参謀総長チャクッラボン親王の演説の英訳

"As this moment both (Britain and France) ... are fighting desperately to preserve their territories and their independence intact. If, therefore, we rush to their aid shall we not effect our design of making them look upon us as their true friends and as well disposed towards them? This will cause them to cease from squeezing us, and thus we shall gain the breathing space we desire."

1917/04/10 (2460) BTWM 1917/05/04

"Journal of His Majesty the King's Official Tour to the Southern Provinces" 国王一行、南タイ旅行に向けて特別列車でバンコクノーイ駅を出発する。5月17日、ナコンシータンマラート駅からバンコク戻る。約5週間の公式旅行。

☆国王のほか、チャオプラヤー・ヨマラート首都大臣、チャオプラヤー・ウォンサヌプラパット運輸大臣を同行。ペップリー、プラチュアアップキーリーカン、チュムポンを経て、自動車に乗り換え、さらにラノンには象で行く。

☆今回の旅行では全体で1400キロを列車で移動した。バンコク=チュムポン間468キロ、トラン=ナコンシータンマラート間152キロ、ナコンシータンマラート=バンコク間781キロ。平均時速はバンコク=プラチュアアップキーリーカン間が50 km、プラチュアアップより南では平均45 kmで走る。

("The Royal Tour," BTWM 1917/05/28)

1917/05/12 (2460) 文献3542, 10 (RSRS 1917)

5月12日、コラート線のバーンパイン駅構内で中国人苦力が線路の上で寝ていて轢死。1917年度内に計15名が事故で死亡。これとは別に、クンタンのトンネル掘削工事で年度内に6名が事故死する(14ページ)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1917/05/23 (2460)

文献3054, 377 ; 国立古文書館史料

**タイ鉄道局の改組問題。**

閣議でタイ国内在住のドイツ人（鉄道局，郵便電信局，サイアム商業銀行など）の処遇＝ドイツにタイが宣戦布告した場合の国外追放について，議論する。

☆**鉄道局の改組について。**外務大臣（クロムプラヤー・テーウォン殿下）と運輸大臣（チャオプラヤー・ウォンサーヌプラパット殿下）が対立。国王は外務大臣に近い考えを示す。

☆**外務大臣の立場：**ドイツ人技師は完全に追放。タイ人技師の養成のために，英領マラヤ連邦に研修生を派遣し，鉄道経営の現地化を図るという意見（ガムペーンペットもこの意見に近い）。

☆**運輸大臣の立場：**ドイツ人は追放するが，その他の国の技師を招聘して，外国人運営を続ける。海外研修は反対。むしろ国内研修を主張。

◆原典：NA Ro.6, Ton 15.1/1. "Rai-ngan Senabodi Sapha," 1/60, May 23, 2460.

สมเด็จพระมหาพรตยาเทวะวงศ์ เสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศ,

เจ้าพระยาวงษาานุประพัทธ์ (ม.ร.ว. สท้าน สนิทวงศ์) เสนาบดีกระทรวงคมนาคม

1917/06/01 (2460)

文献3054, 379

この日の閣議で，国王，同盟国側に参加する意思を表明。理由は枢軸国側には正義（タンマ）がない。実際は，イギリス留学の時からイギリスに共感をもつ。当時，海軍大臣（クロムマルアン・ナコンサワン殿下）はドイツ留学のため，枢軸国を支持。一般にタイ人はアジア近隣で植民地支配を行っていないドイツに共感を示していた。

เจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต เสนาบดีกระทรวงทหารเรือ

1917/06/05 (2460)

PKPS Vol. 30. 63: N67

**「臨時鉄道局総裁任命に関する布告（仏暦 2460 年）」**

\*ブラチャット（クロムマクン・ガムペーンペット）陸軍第1師団長兼陸軍監察長を鉄道局の臨時総裁に任命する。

ประกาศตั้งผู้บัญชาการรถไฟชั่วคราว (พ.ศ.๒๔๖๐)

1917/06/05 (2460)

文献3054, 390, 412 ;

国王，鉄道局長ヴァイラーの替わりに，陸軍監察局長ブラチャット（クロムマクン・ガムペーンペット Kromkhun Kamphengphet-akharayothin, 当時35歳）を，鉄道局総裁

(Commissioner-General) \* に任命する。当初は特別の措置として暫定的な任命。しかしそのまま正規の総裁として活動し，1927年2月27日まで約10年間，鉄道局総裁として活躍する。

☆なお，チャオプラヤー・ウォンサーヌプラパット運輸大臣はこの人事に反対。鉄道局長の新規任命はイギリスと相談すべきと主張する。

กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน (พระองค์เจ้ามจรจักรไชยากร), ผู้บัญชาการกรมรถไฟ, หัวหน้าวิศวกรกรมรถไฟหลวง (นายช่างเอก)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1917/06/05 (2460) 文献3065, 185-186

「皇弟クロムマクン・ガムペンペットアッカラヨーティンに暫定的な鉄道局総裁に任命する布告」を公布する。布告全文を収録。

ประกาศตั้งพระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการรถไฟชั่วคราว พ.ศ. ๒๔๖๐

1917/06/27 (2460) PKPS Vol. 30. 249: N68

「北部線と南部線を同一局内に統合する布告（仏暦 2 4 6 0 年）」

ประกาศรวมกรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้เป็นกรมเดียวกัน และตั้งผู้บัญชาการรถไฟ (พ.ศ. ๒๔๖๐)

1917/06/27 (2460) 文献3003, 183

北部線鉄道局と南部線鉄道局を統合して、鉄道局 (Department of the State Railways of Siam : Krom Rot-fai Luang) にする。

กรมรถไฟหลวง

1917/06/27 (2460) 文献3065, 186-187

「北部線と南部線をひとつの局に統合し、同時に皇弟クロムマクン・ガムペンペットアッカラヨーティンを鉄道局総裁に任命する布告」を公布する。布告全文を収録。

ประกาศรวมกรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้เป็นกรมเดียวกัน และตั้งพระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟ พ.ศ. ๒๔๖๐

1917/07/22 (2460) 文献3054, 401

この日、ドイツ、オーストリア、ハンガリーの枢軸国に宣戦布告。ドイツ人を鉄道局から追放。ただちに、次の3つの措置を取る。

(1) ギッティンズ (顧問兼南部線総責任者) を鉄道局技師長\* に任命。技師長はタイ鉄道の建設、保全の全責任を負う。

(2) イタリア人カノーヴァ (G. Canova: 道路局技師) を、北部線技師長\* に任命。

(3) ドイツ人の追放の後を埋めるために、道路局、国防省、首都省、大蔵省などから、専門家・技師を出向させる。

นายช่างเอกกรมรถไฟ, นายช่างเอกสายเหนือ

1917/07/22a (2460) 文献3005, 27

タイ政府、第一次大戦に参戦。ドイツを敵国と指定。タイ国内のドイツ人の資産凍結、国外追放を開始。

☆鉄道局からドイツ人を含む<敵国外国人>計 2 8 名追放 (企画部 4 名、機関部 5 名、保線部 4 名、建設部 9 名、運輸事業部 3 名、経理部 1 名、その他 2 名)。代わりにイギリス人、タイ人技術者を導入

☆<文献3040, 48>では、ドイツ人 2 4 名を追放となっている。

1917/07/22b (2460) 文献3511, 167

ドイツ人追放(続き) ヴァイラーとアイゼンホッフアー/ ドイツ人技師のアイゼンホッフアーと鉄道局長ヴァイラーを直ちに拘禁。その後、釈放するが、ヴァイラーはこの時、健康を害する。ドイツに帰国する途中、アフリカ沖で死去する。

☆一方、アイゼンホッフアーは戦争捕虜としてインドへ送還。1929年にタイへ帰国。バンコクで死去。その遺骨はクンターン・トンネルに埋葬される。

◆注：＜文献3565, 24（ドイツ文）, 37（タイ文）＞では、タイ政府がヴァイラーの永年の功労に報いるため、逮捕拘禁直前に白象勲2等を授与。1918年1月16日、アフリカ沖で病死。

1917/07/22c (2460) 文献3542, 1 (RSRS 1917)

タイ政府の枢軸国に対する宣戦布告で、鉄道局に所属する次の28名のドイツ人などを追放する。

(1) 技術部局4名(L.Weiler, H. Ringelmann, Th. Schneider, A Gerber), (2) 機械サービス部局5名(R. Schadrich, K. Kohler, L. Rummel, K. Moller, G. Rabe), (3) 保線事業部4名(E. Dorow, H. Rundholzner, G.F. Wehler, R. Gotte), (4) 建設事業部9名(E. Altmann, O. Luders, R. Eschenbrenner, W. Russ, HY von Collen, F. Weiss, G. Haupt, F. Lampe, V. Boromitstrza), (5) 運輸事業部3名(F. Schnerr, W. Engelhardt, O. Neidhardt), (6) 本部1名(A. Ulrich), (7) 道路事業部2名(C. Ammon, Th. Rabus)。

◆注：詳しい一覧表は、本書の表5-32を参照。

1917/07/22d (2460) 文献3542, 2 (RSRS 1917)

ドイツ人の追放に伴い、新しい人事を実施。(1) ヴァイラーに替えて技術部局(Technical Office)の長に農業省のモムチャオ・チャラートを任命, (2) ギッティンズ(Henry Gittins)を鉄道全体の総責任者(Chief Engineer)に, (3) ギップ(Norman Gibb)を南部線の機械技師長から全鉄道の機械技師長(Chief Mechanical Engineer)に, (4) カノーヴァ(G. Canova)を道路局から北部線建設総責任者(Chief Construction Engineer of the Northern Line)にそれぞれ任命。

1917/07/22e (2460) 文献3542, 3 (RSRS 1917)

ドイツ人の追放に伴い、新しい人事(続き)。

☆主として陸軍省から、計17名の出向を依頼。主なものは次のとおり。鉄道局総裁ブラチャット(クロムマクン・ガムペーンペット), 総裁秘書ドゥアン・パンヤーラチュン(ともに陸軍省), 会計監査長官代理(Acting Chief Auditor) プラヤー・チャイヨット・ソムバット(大蔵省), 運輸事業部長(Traffic Superintendent) ルワン・ユッタカーンバンチャー(陸軍省)など。

◆注：詳しい一覧表は、本書の表5-31を参照。

1917/07/22m (2460) BTWM 1917/07/22, 25-26

"Siam Chooses, How It Was Done" タイ政府、ドイツほかに宣戦布告。

\*当時、タイ滞在の「敵国人」は計267名。うち、ドイツ人が229名(在タイ領事館登録数)。内訳は男150名、女37名、子供42名。オーストリア人35名。ハンガリー人3名。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1917/07/22n (2460)

BTWM 1917/07/22, 25-26

"Siam Chooses, How It Was Done" (2) タイ政府、ドイツほかに宣戦布告。当時、タイ滞在のドイツ人の職業は次のとおり。

☆タイ政府雇用：一番多いのが鉄道局（別記）。ほかに政府お雇いドイツ人は、郵便電信局、大蔵省、農務省、教育局、政府医療局（Government Medical Depot）にいた。

☆民間企業：Windsor (1871), Markwald (1878), Falck and Beidek, B. Grimm. の4社が主な企業。

☆タイで登録した企業の役員でドイツ人を含んでいたのは、次のとおり。Siam Commercial Bank, Bangkok Dock, Bangkok Manufacturing, Meklong Railway, Paknam Railway, Nai Sok Tin Mining, Transport Co., Motor Ltd.。また、Siam Steam Packet Company at Angthong にオーストリア人のトラトニック (Tratnik) が従業員として働いていた。

1917/07/22p (2460)

BTWM 1917/07/23, 2-3

"The State Railway" 鉄道局のドイツ人。

☆当時、南部線に2名、北部線に23名のドイツ人が働く。後者はクンターン・トンネルなど重要な工事に従事していた。政府は、これら鉄道建設のドイツ人技師の代替を探すと同時に、敵から線路、橋などの攻撃を防ぐための措置が緊急に必要となる。

☆7月22日の午後5時から全国でいっせいにドイツ人、オーストリア人、ハンガリー人を拘束。鉄道局では、技術局4名、機械サービス局6名、保線局3名、建設局8名、運輸局3名、事業本部1名。そのほか3名 (Phra Amnuai-rothakit = F. Schnerr, Wehler, Ulrich) は拘禁はせずに、退職あつかいとする。計28名 (◆本書の表V-32を参照)。

☆政府は、ドイツ人に替えて、戦争省 (陸軍) などから代替要員を出向させる。18名のリストを新聞に掲載 (◆本書の表V-33を参照)。

1917/07/27 (2460)

文献3054, 402; 国立古文書館史料

鉄道局運営のタイ人化方針について。

国王への上奏文の中で、ブラチャット (クロムマクン・ガムペンペット) 鉄道局総裁が次のように訴える。「もし、タイ人が相当数 (鉄道局に) 来てくれれば、鉄道局のタイ人化 (nationalisation) は速やかに進むでしょう。ですから、タイ人エンジニアの結集が必要なわけです\*。もし集まらないようでしたらタイ人が修得するまで、国際化 (internationalisation: 外国人技師に事業を委ねる) が必要になるでしょう」という提案。これがのちに鉄道局奨学制度に発展する。

◆原典: NA Ro.6, Kho. Kho. 3/1. "Kromkhun Kamphengphet Krapbangkhomthun Phrabatsomdet Phramongkut Klaochaoyuhua," July 27, 2460.

แต่ถ้ายังได้คนไทยมามากเท่าใด ก็แปลว่า nationalisation ของกรมรถไฟหลวงจะเร็วขึ้น เพราะฉะนั้นเป็นการจำเป็นที่จะรวมช่างไทย

1917/07/27 (2460)

文献3003, 183

北部線 (パンコクノイ修理工場) と南部線 (ファラムポー工場) とともに、機関車の修理補修はマッサン鉄道工場に一本化することを決定。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1917/07/27 (2460) 文献3542, 21 (RSRS 1917)

マッサン鉄道工場について。

☆北部線と南部線の統一に伴い、二つに分かれていた鉄道工場や資材置き場をマッサン鉄道工場 (Makasan Workshop) に統合する。それまで進めていたカーントゥリー工場建設計画は中止。同地区の動力関連機械 (Bellis, Morcom Engines, Cromptons' Dynamos, Babcock and Wilcock Boilers) は、すべてマッサン鉄道工場に移す。

☆統合に伴い、マッサン鉄道工場のタイ人従業員の数は、1917年6月の202名から1918年3月末には363名に増加する。これによって、熟練工の不足の一部を解消。

1917/07/30 (2460) PKPS Vol. 30. 326: N69

「道路局を鉄道局に統合する布告 (仏暦2460年)」

ประกาศรวมกรมทางเข้าอยู่ในกรมรถไฟหลวง (พ.ศ. ๒๔๖๐)

1917/07/30 (2460) 文献3054, 402

ブラチャット (クロムマクン・ガムペンペット) 鉄道局総裁の要請に応じて、道路局を鉄道局に統合。目的のひとつは、不足するエンジニアを道路局のタイ人エンジニア (土木工学) で補充する。

1917/07 (2460) BTWM 1926/01/16

第一次大戦への参加により、それまで国立図書館の館長であったドイツ人の学者、フランクフルター (Dr. O. Frankfurter) を解任。代わりにフランスの著名なインドシナ歴史学者セデス (G. Coedes, Chief Librarian of National Library) を新館長に任命する (1918年初めから)。

◆注: セデスは、1912年1月に東方学院に勤め、1914年11月にインドシナ学の教授となる。タイの最初の訪問は1915年で2カ月滞在。その後、1917年に短期の再訪問のあと今回の就任となった。

1917/08/02 (2460) 文献3054, 403 ; 国立古文書館史料

日本大使館の対応。

在タイ日本大使館の一等書記官西 (にし・げんしろう) が、外務大臣宛に、ドイツ人技師追放の後の地位を日本人技師が埋めたいがどうかと打診。外務大臣 (クロムプラーヤー・テーワウォン殿下)、これを丁重に断る。

◆原典: NA Ro.6, Ton 15.2/10. "Nishi to Prince Devawongse". Copy, No.17/5204, August 2, 1917; do., "Prince Devawongse to Nishi," August 2, 1917.

1917/08/11 (2460) BTWM 1917/08/11

"Budget Estimate for 1917-18." and "The Finance of 1915-16" 鉄道借款 (外国借款) について。

☆1915年度の財政報告。総支出7027万バーツ。うち鉄道関係は北部線建設が56万5000バーツ、南部線が18万4000バーツで、合わせて74万9000バーツ。

☆1917年度は、鉄道借款の未使用残高が579万5000バーツ。通常、南部線の建設はこの外国借款から支出されるが、今年度は一般会計の予備費 (Treasury Reserves) から支出すると説明。理由は明らかにしていない。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1917/10/01 (2460) 文献207, 37**

チュラーロンคอน大学に4学部を設置する。初代学部長はプーンシリガセム・ガセムシー。

(1) 医学部 (Khana Phaetsat), シリラーチャ病院を併合。初代学部長はプラヤー・ウェートシット

(2) 政治学部 (Khana Ratprasason-sat), 旧文官官吏学校を発展。初代学部長はプラヤー・ウィタヤプリチャーマート。

(3) 工学部 (Khana Wisawakamasat), 旧エンジニア学校 (Rongrian Yantara-suksa) を発展。初代学部長はプラヤー・ニパットクンボン (もと鉄道局技師、イギリス留学)。

(4) 文理学部 (Khana Aksonsat lae Withayasat), 旧教員養成学校 (Rongrian Fukhat Khru) を発展。

๑. คณะแพทยศาสตร์, พระยาเวชวิธิกัลยาณ (จรัส วิภาตแพทย์)

๒. คณะรัฐประศาสนศาสตร์, พระยาวิทยาปริชามาตย์ (ศิริ เทพหัสดิน ณ อยุธยา)

๓. คณะวิศวกรรมศาสตร์, พระยานิพัทธ์กุลพงศ์ (ชิน นุนนาค)

๔. คณะอักษรศาสตร์ และ วิทยาศาสตร์, ( ม.จ.พูนศรีเกษม เกษมศรี)

**1917/10/04 (2460) BTWM 1917/10/04**

"Southern Line Workshops." 南部線の車輛工場を現在のガントゥリーからバンコクへ移転させる予定と報道。ガントゥリーはバンコクから566 km離れており、戦争によって入手できない機械や資材を除けば、ほぼ建物自体は完成している。にもかかわらず移転するのはおかしいと新聞がコメント

◆注：北部線と南部線統一のため車輛工場をマッサン鉄道工場に一本化する。

**1917/10/07 (2460) 文献3566, 280**

鉄道局長ヴァイラーの日記より (バンコク)。戦争捕虜として拘禁された後、8月1日に胆嚢の病気にかかる。10月24日、チュラーロンコン大学病院に入院。病気を理由に、10月1日に捕虜の身分を解除される。

◆注：受勲の話は、結局日記には出現せず。

**1917/10/15 (2460) BTWM 1917/10/15**

"The Floods: The North and Mail" 記録的な洪水のため、北部線、東部線、コーラート線などが不通となる。バンコク=アユタヤ間は鉄道、そこから蒸気船の連絡が始まった。ロブリーまでは船で行き、そこで再び乗り換えてラムパーンまで鉄道で行く。パーンパーチャーより東も洪水のため不通。

**1917/11/09 (2460) BTWM 1917/11/09**

"Southern Line Traffic." 『第8回 鉄道局／年次事業報告書 (1916年度) 南部線』の要約を『週刊バンコクタイムズ紙』が掲載する。

☆年度末の総延長キロ数は1083 km。キロメートル当りの建設コストは、(1) バンコク=ペップリー間 5万5477バーツ；(2) ペップリー=ウータパオ間 4万767バーツ；(3) 支線 4万4248バーツ

☆総収入は208万3535バーツ、支出は115万4810バーツ。諸引当のあとの純益は70万725バーツ。

☆ペップリーの新しい駅舎と給水設備が1916年度に完成。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1917/11/10 (2460) BTWM 1917/11/09**

"The Railways." **バンコク＝アユタヤー間の新ダイヤ。** 11月10日から実施。バンコク発（アユタヤー着）は午前7時（午前9時32分）、午前10時10分（12時43分）、午後1時55分（午後4時24分）の3本。一方、アユタヤ発バンコク行きは午前7時13分、午後1時23分、午後2時22分の3本。

**1917/12/10 (2460) PKPS Vol. 30. 448-450: N70**

「鉄道、電信の時間使用に関する布告（仏暦2460年）」

**ประกาศใช้เวลารถไฟและโทรเลข (พ.ศ. ๒๔๖๐)**

**1917/12/30 (2460) 文献3542, 22 (RSRS 1917)**

**鉄道局道路事業部 (Department of Ways) の事業と組織を大幅に改組する。** (1) 道路 (Land Ways) を国道 (state highways), 州道 (provincial highways), その他 (Byways) に3つに分け, さらに国道は1級, 2級, 3級, などに区分する. (2) これまで道路保全事業は道路事業部から州 (モントン) に派遣した人物を通して行なっていたが, この方式を廃止し, 以後の道路保全は中央の道路事業部の直轄事項とする。

**1918/01/17 (2460) 文献3566, 282**

**ヴァイラー鉄道局長の死去。**

鉄道局長ヴァイラーの日記／息子 (Clemens Weiler) の「あとがき」より。ヴァイラーは1917年12月, デンマーク船"マグダラ号 (Magdala)" に乗船して, バンコクを離れ, ドイツへの帰国の旅についた。シンガポールからアフリカに向かう船の上で病気が悪化。モザビーク海峡沖に差しかかった所で死去した。享年54歳5カ月。

**1918/02 (2460) 文献3517, 188**

ブラチャット (クロムマクン・ガムペンペット) 鉄道局総裁の命令により, **新たに法律局 (Legal Department) を設置する。** その目的は, これまで各部局でそれぞれ実施してきた報告書の作成や法律関連事件の処理などをひとつに集め, 部局の雑務を減らすため。しかしより重要な目的は, 鉄道局の膨大な予算を国王財産局、軍、灌漑局、内務省、スアパー軍、皇子たちに勝手に濫用されないようにするための法的措置にあった。

**1918/03/09 (2460) 文献3005, 32**

連邦マレー鉄道総裁のアントニー (P.A. Anthony)、南部線との相互乗入れの話し合いのため、バンコク訪問。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1918/03/31 (2460)**      文献3511, 166-167 (ドイツ文) ; 文献3510, 51 (英文)

**難航した北部線のクンターン・トンネル開通する。**全長1361メートル、高さ53メートル。当時、東南アジア最大のトンネル。1918年6月28日、運行開始。

**☆ラオス人苦力と博打について。**

なお、このトンネル掘削を指揮したアイゼンホッファー (Emil Eisenhofer) の回想が、きわめて面白い。それによると「バンコクから連れてきた中国人苦力1000人は、トンネルはお化けが出るとこわがって、中に入ろうとしない。仕方がないのでバンコクに送り返し、代わりにウボン県のラオス人を雇って掘削を行なった。しかし、このラオス人達は無類の博打好きで、給与を支払うと皆、博打に夢中になって、これも仕事にならない。そこで、彼らを小人数のグループに分け、給料日をずらすことで作業の遅れを回避した」と。

**อุโมงค์ขุนตาล**

**1918/03 (2460)**      文献3542, 20 (RSRS 1917)

1917年度中に、29輦の燃料用貨物車をバンコクノーイ鉄道工場で組み立てる。車台と車輪は、ベルギー製の8トン積み砂利石運搬車 (8 ton Braime-le Comte Ballast Wagon) を利用する。改良前は、薪を4トンしか積載できなかったが、改良により8トンに増加できた。

**1918/06/04 (2461)**      BTWM 1918/06/05

"Training for the Railway Department" **第1期 鉄道奨学生選抜試験の合格発表と合格者の出身**を『週刊バンコクタイムズ紙』が報道する。工学／エンジニアリング専攻4名、商学／運輸専攻4名の計8名。

- (1) Sut Palasiri 1045点 (20歳、スワヌグループ校、工学専攻)
- (2) Rian Phuttasuk 1000点 (19歳、スワヌグループ校、工学)
- (3) Khling Titanan 983点 (19歳、鉄道局職員、工学)
- (4) Yen Kunchan 980点 (21歳、チュラーロンコーン大学、工学)
- (5) Som Charatsing 950点、(20歳、スワヌグループ校、商学／運輸専攻)
- (6) Warawirakon Warawan 929点 (18歳、スワヌグループ校、王族出身、商学／運輸)
- (7) Tawin Khuptarak 926点 (17歳、スワヌグループ校、商学／運輸)
- (8) Kim Lee Khemmani 901点 (16歳、テープシリント校、商学／運輸)

**หลวงสิริอัคณินการ (สุตร์ ปาละสิริ), หลวงประเสริฐวิถิรัถ (เหรียญ พุทธศุภร์), หลวงวิศลย์วิธิกุลย์ (คลั่ง รุธิตะถาน), หลวงกุลจันทร์รัชยาทร (เย็น กุลจันทร์), หลวงจรัสสิงห์พัสดุกิจ (สม จรัสสิงห์), หม่อมเจ้าวรวิรากร วรารณ, หลวงถวิลเศรษฐพิณชยการ (ถวิล คุปตารักษ์), หลวงศิลปวิธานโกวิท (กิมหลี่ แซ่มมณี)**

**1918/06/21 (2461)**      文献3005, 33

**Chatturadher Palace 完成する。**

**1918/07/01 (2461)**      文献3005, 33

**南部線ハチャイ=パダンPASSARL 開通、英領マレー線と接続する。**パダンPASSARL駅は英領マレーとタイの共同利用。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1918/07/22 (2461)

文献3005, 33 ; 文献3054, 418-419

フランスの資本家ル・ジョーヌ (Le Jeune), インドシナとタイとの連結鉄道の提案を行なう。計画では3つの路線のいずれか。

(1) プラーチーンブリー県=サイゴン線, (2) ウッタラディット=パークラーイ線, (3) ウボンラーチャターニー県=プノンペン線の3つ。

☆フランスの副大使モーグラース (G. Maugras), タイ政府は鉄道建設の資金が不足するようであればフランス企業が支援してもよいと提案。→11月4日の国王のガムペーンペット宛手紙, 参照。

1918/07/27 (2461)

文献3062, 23-27

この日、鉄道奨学生 第1期生がアメリカ・ボストンに向けてタイを出発。

☆7月27日: 「Linan」号で午後4時、出発。鉄道奨学生名のほか、司法省1名、私費留学生2名が乗り込む。この時、引率者として同行したのがプラヤー・ラムパイポンボリパット (当時、ウドン線の建設担当技師責任者)。

☆8月7日: 香港に到着。そこで「コリア丸」に乗り換える。客室を6人で共有し、王族のウォラウィーラゴンも他の奨学生と同じように部屋を共有した。

☆8月22日: 長崎、到着。以下、24日神戸、27日横浜。横浜見物と一部は一等公使訪問。

☆8月30日: 横浜を出発する。カリフォルニアで働く日本人と結婚する予定の50名の日本女性集団とでくわして驚く。それぞれの女性は、これから結婚する男性の写真を持っていた。

☆9月8日: ホノルルに到着。

☆9月15日: サンフランシスコの金門島に到着。18日出発、3日かかってシカゴへ。

☆9月21日、午前11時に汽車でボストンに到着。現国王 (ラーマ9世王) の父君であるクロムマルワン・ソンクラナカリン殿下が駅まで出迎えに来ており、奨学生一同ひどく恐縮する。

◆出所: 『ルワン・シリアッカニガーン葬式本』。ルワン・クンチャンラッタヤートンによる回想より (1961年12月8日付け)。

1918/09/17 (2461)

文献3517, 178

マッサン鉄道工場の拡張計画を承認する。

◆注: 鉄道局が承認? それとも大臣会議か?

1918/09/24 (2461)

PKPS Vol. 31. 242-243: N72

「マッサン村、東部線に面した鉄道局本工場建設のための土地拡張に関する勅律追補 (仏暦 2461 年)」

◆注: マッサン鉄道工場を北部線、南部線双方の車輛修理工場にするための拡張工事を認める法律。

ประกาศเพิ่มเติม ขยายเขตที่ดินสำหรับสร้างโรงงานใหญ่กรมรถไฟหลวงริมทางรถไฟสายตะวันออก ณ ตำบลมักกะสัน (ครั้งที่ ๒) (พ.ศ. ๒๔๖๑)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1918/09/25 (2461)

文献3054, 409-414 ; 国立古文書館史料

ブラチャット(クロムマクン・ガムペンペット)鉄道局総裁, 国王への上奏文の中で, これまでの鉄道局の再編, タイ人化の経緯を詳しく説明する. 同時に運輸大臣ウォンサヌプラパットとの意見の対立を明確にする.

☆1917年6月から, 北部線と南部線の統合を計画. しかし, 運輸大臣に相談すると反対されそうなので, 独自に実施すると報告. ☆ガムペンペット総裁は, 一応重要な事項の決定の写しは運輸大臣に送付していたが, 多くの決定は大臣に相談することなく, 直接決定を下す. 歳可が必要な場合には, 直接国王と相談. 運輸大臣は強い不満を抱く.

◆原典: NA Ro.6, Kho. Kho. 5/13. " Prince Purachattra to King Rama VI," Conf., September 25, 1918. (重要文書)

1918/09/25 (2461)

文献3054, 409-414 ; 国立古文書館史料

ブラチャット(クロムマクン・ガムペンペット)鉄道局総裁, 国王への上奏文(続き)

「現在, 鉄道局で働くタイ人は1万1000人, 収入は700万バーツ, 支出は1300万バーツに達する. タイの中では極めて大きな部署である. もし鉄道局総裁に絶対的な権限が付与されないならば, あらゆることは成し遂げることができないでしょう」と, 鉄道局総裁の特別の地位, 非常時の特別措置を強調. また, 向こう5年間の間にすべては(鉄道運営のタイ人化)うまく行くと主張する.

1918/11/04 (2461)

文献3054, 424-425 ; 国立古文書館史料

国王からブラチャット鉄道局総裁宛の手紙. フランスが提案するインドシナとの連結鉄道の計画は,

(1) 領事裁判権(治外法権)の廃止, (2) 関税自主権の回復をフランスに認めさせることを条件に, 話を進めてもよいと指示.

◆注: 第一次大戦終結の見通しの中で, 国王, 外務大臣などはタイが従来の不平等条約是正の絶好の機会であるとみなす. 戦後処理の会議の中で同盟国に対して主張すべきと考える.

◆原典: NA Ro.6 Kho.Kho. 5.1/2. "Phrabatsomdet Phramongkut Klaochaoyuhua tung Kromkhun Kamphengphet" November 4, 2461.

1918/11/08 (2461)

文献3054, 428-431 ; 国立古文書館史料

ウォンサヌプラパット運輸大臣, タイ鉄道建設の将来計画について報告する(Memorandum of Policy for Future Railway-Construction in Siam). 主要な計画は次のとおり.

- (1) 将来的には鉄道を全面的に国有化する. 利益が大きい.
- (2) これまでドイツから輸入していた資材を同盟国に切り替える.
- (3) 鉄道敷設計画. 南部線をビルマ(バンコク=ラングーン), 東部線をインドシナ(バンコク=サイゴン)につなげていく.
- (4) コーラートからウボン, ウドンに伸びる東北部線の支線を建設する. 同様に北部線はチェンラーイにつなげる.
- (5) 1・435mの標準軌に統一する. 英仏は狭軌を採用.

◆原典: NA Ro.6, Kho.Kho. 5/19. "Memorandum of Policy for Future Railway-Construction in Siam," November 18, 1918. (重要文書)。

บันทึกว่าด้วยการสร้างทางรถไฟของประเทศสยามในอนาคต

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1918/11/18 (2461)

文献3517、178； 国立古文書館史料

ウォンサーヌプラวัตต์土木大臣が、国王にメートル軌間統一計画を奏上する。目的は、イギリスその他の大国へ対抗し、タイ国内の鉄道を統一的に運営するため。

◆原典：NA 6 Khamnakhom, 5/19, Wongsat to King, 18 November 1918)

1919/04/01 (2462)

文献3544、12 (RSRS 1919)

スミス (R.F. Smyth) を地区担当エンジニア (Division Engineer) から技術担当責任者 (Superintending Engineer) に任命、昇進。同じく、ルワン・スワパンピッタヤーコンを機械エンジニア補佐から機械エンジニア (Mechanical Engineer) へ任命する。

1919/05/07 (2462)

PKPS Vol. 30. 14-16: N73

「チャチュンサオからアランヤプラテート間の鉄道建設用地指定に関する勅律 (仏暦 2462 年)」

พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตจัดสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากฉะเชิงเทรา ถึงอรัญญประเทศ (พ.ศ. ๒๔๖๒)

1919/05a (2462)

文献3047、文献3002、19-20

鉄道奨学生選抜試験について。

\*「鉄道奨学金を受けた同期生のうち、平民出身の子弟は全体の 60% を越えた。それ以外は王族出身もいたし、高級官吏出身の子弟もいたが、しかしいずれにせよ特権のない人々が留学試験に合格したのは、かつてないことだった」(19頁)

\*鉄道奨学生は第1期生、第2期生合わせて18名。当時すでにアメリカには多数のタイ人留学生がいたが、大半は政府派遣の留学生であった。そのため、家柄を重視してあくまで信頼のおける学生を選抜したのであって、鉄道局の試験のように門戸を平民にまで開くということにはなかった(同上、20頁)。

◆「国王のご意思は、次第に西欧流の民主主義の原則を導入する方向に向かっていた」(20頁)

◆注：鉄道奨学生 第2期生 Luang Phisan-marakhawithun (Charun Phiankhan) の回想

1919/05b (2462)

文献3047、文献3002、18-20

鉄道奨学生 第2期生のアメリカ出発の様子について

\*出発の日是不明。合格者は旅券、旅行用のスーツ、特別あつらえのトランクなどを配給される。金額は忘れたが、旅行中はこづかいも支給された。

\*出発の日、ブラチャット(クロムマクン・ガムペンペット) 鉄道局総裁が見送りに来た。船上で一人一人と握手し激励する。留学生は総裁の見送りに感激し大いに士気があがった(19頁)

\*名門王族であるウォーラワン家の2名の子弟(シティヤーゴンとプライマーゴン)とも船の中で親しくなる。王族が平民出身の学生とうちとけるのも、かつてなかったこと。

\*船の旅は、香港経由(7日間停泊)、長崎、神戸、横浜(東京で1日見物)に寄港しながらサンフランシスコへ。1カ月半の旅。さらにサンフランシスコからボストンまで鉄道で向かう。航海の様子、ボストン到着前後の様子が詳しく描かれている(22-27頁)。

◆出所：鉄道奨学生 第2期生 Luang Phisan-marakhawithun (Charun Phiankhan) の回想

1919/06 (2462)

BTWM 1920/12/03

"Railway Construction" 東部線、チャチュンサオからアランヤプラテートの間の延長の調査を開始。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1919/07/22 (2462) BTWM 1919/07/22

"Cholera in the Provinces" コレラが大流行。死者が多数でる。

☆1919年3月 罹病342人、死者232人；4月 罹病1462名、死者992人、5月 罹病3014人、死者2139人；6月 罹病2717人、死者1912人。

◆注：衛生局が県別・月別のコレラの罹病者と死者の数を発表。1919年3月からは、毎週新聞紙上で週毎県別の状況を報告。

1919/07/22 (2462) 文献3517、178； 国立古文書館史料

鉄道の軌間統一についての内務省文書あり。

(原資料 NA7, Mahat-thai, 4.1/6, "Standardisation of Gauge," 22 July 1919)

1919/07/22 (2462) 文献3517、180； 国立古文書館史料

ブラチャット(クロムマクン・ガムペンペット) 鉄道局総裁、道路建設に比較して鉄道建設のメリットを主張。

\*コーラートからアランヤプラテート、ウボン、コーンゲン向けの輸送手段について、鉄道よりは道路の方が建設費は2分の1か3分の1で済む。しかし、鉄道の場合には(国家が)直接、収入を確保できるメリットがある。だから、道路以上に鉄道建設を推進する必要があると主張する。

◆原資料 NA7 Mahat-thai, 4.1/6, "Problem of Communications in Eastern Mondhols, 22 July 1919

◆注コメント：タイは近隣諸国に比べて、道路建設ははるかに立ち遅れていた。そのため、タイを「道路なき国(roadless country)」と呼ぶ外国人もいたほどである。

1919/07/22a (2462) BTWM 1919/07/23

"Training for the Railways" 第2期 鉄道奨学生選抜試験の合格発表と合格者の出身学校、出自(1)を『週刊バンコクタイムズ紙』が報道。工学／エンジニアリング専攻8名、商学／運輸専攻2名の計10名。

(1) Sithiyakon Worawan 979点(22歳、王族、ナラティップ殿下の息子、鉄道局職員、工学専攻)

(3) Praimakon Worawan 886点(20歳、王族、ナラティップ殿下の息子、陸軍戦争省軍人、工学)

(2) Sara Saengchuto 887点(17歳、貴族の息子 Phraya anudutwadi、バンコク・クリスチャン校、工学)

(4) Sui Sirisuk 856点(20歳、平民の息子 Nai Sali、鉄道局職員、工学)

(5) That Mokaraphirom 847点(19歳、貴族の息子 Khun Phiromya、スワヌグラーブ校、工学専攻)

สิทธิยากร วรวรรณ, หม่อมเจ้า, ไปรมากร วรวรรณ, หม่อมเจ้า, อุปกรณ์วิรัตน์, หลวง (สระแสงชูโต), วิฑูรวิธิกุล, หลวง (ห้วย สิริสุข), พิศนัฐมารควิธาน, หลวง (ทัศน มกรากิรมย์)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1919/07/22b (2462) BTWM 1919/07/23

"Training for the Railways" 第2期 鉄道奨学生選抜試験の合格発表と合格者の出身(2)

- (6) Sunchong Bunyakhup 846点(16歳、平民の息子 Nai Bunliang、スワヌグラープ校、工学専攻)
- (7) Charun Phiankhian 795点(18歳、平民の息子 Nai Phuen、スワヌグラープ校、工学専攻)
- (8) Phon Chaimongkhon 795点(16歳、平民の息子 Nai Lai、テープシリントン校、工学専攻)
- (9) Banchong Thammasak 910点(21歳、貴族の息子 Phraya Thammasarawet、鉄道局職員、商学/運輸専攻)
- (10) Chaloom Chaiyasut 832点(20歳、平民の息子 Nai Cherm、道德省職員、商学/運輸専攻)

วิเทศยนตรกิจ, หลวง (ขุนช้าง บุญยคุปต์), พิศาลมารควิฑูร, หลวง (จรูญ เพียรเขียน), ผ่อนไชยมงคล, บรรจง ธรรมศักดิ์, เฉลิม ไชยสุต,

1919/09/08 (2462) 文献3517、178 ; 国立古文書館史料

ラーマ6世王、「メートル軌間統一10カ年計画」について認可を与える。

☆背景：ウォンサーヌプラパット土木大臣が、1918年11月に国王に上奏文を提出。「対抗する敵国を打破するためにタイがとるべき政策は、共通の軌間を採用することである」

◆原資料：NA 6 Khamanakhom 5/19, Wongsanuphrapat to the King, 18 November 1918

1919/09/16 (2462) 文献3047、28-30 (ルワン・ウィトゥーンの葬式本)

第2期鉄道局奨学生、横浜経由でアメリカのボストンへ出発。10名、マサチューセッツ工科大学(MIT)ほか。サンフランシスコ着は11月4日。<文献：ルワン・ウィトゥーンの『葬式本』所収、ルワン・ピサーンの克明な回想録、pp.28-30>。

1919/11/02 (2462) BTWM 1919/12/10

"Labour in Siam" ニューヨークで報道。国際労働会議がニューヨークで開催されたが、労働者代表を派遣せず、政府外交官が代理出席したのはラテンアメリカ地域10カ国以上のほかは、中国、ルーマニア、タイだけであった。

1919/11/08 (2462) BTWM 1919/11/08

"The Through Railway" 鉄道の開通がバンコクと英領マラヤの経済関係を緊密化。週刊バンコクタイムズ紙が社説で紹介する。

☆1918年7月1日、マラヤ半島縦断の鉄道が開通する。パデンバサルは、タイからペナン、英領マラヤに輸送する玄関口にあたる。8619トンが輸送されるが大半は食糧である。パデンバサルを通過するコメは4670トン。うち3648トンが、じつにバンコクからのコメである。そのほかに、芻が1398トン、これは大半がパッタランから。また、1895トンのヌカが輸送されるが、ほぼすべてはバンコクからのものである。さらに、152トンの塩も輸送されるが、そのほぼすべてもバンコクからである。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1919/11/08 (2462) PKPS Vol. 30. 161-164: N74

「ナコンラーチャーシーมาからウボンラーチャーนี間の鉄道建設用地指定に関する勅律（仏曆 2462 年）」

พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากนครราชสีมาถึงอุบลราชธานี (พ.ศ. ๒๔๖๒)

1919/11/15 (2462) 文献3544, 12 (RSRS 1919)

北部線の延長工事、アメリカに発注したレールが届かないため中断していたが、この日から陸軍鉄道エンジニア部隊（Railway Battalion of Royal Engineers, 陸軍工兵局エンジニア部隊か？）が作業を再開。その後、チェンマイから14キロ手前の地点まで建設が進む。

1919/12/16 (2462) 文献3544, 2 (RSRS 1919)

ザカリエ（H.A.K. Zachariae, のちマッサン鉄道工場長）を Assistant Chief Mechanical Engineer に任命。サトクリフ（Ingham Sutcliffe）をマッサン鉄道工場付き機械技師長補佐（Assistant Chief Mechanical Engineer in charge of Workshop）に任命する。

1919 (2462) 文献3005, 37

陸軍工兵局を改称する（Krom Chare Thahan Chang）。

กรมจเรทหารช่าง

1919 (2462) 文献3544, 1 (RSRS 1919/20)

ブラチャット（クロムマクン・ガムペンペット）鉄道局総裁、鉄道年次事業報告書の中で、鉄道エンジニア部隊\*の北部線建設への協力を感謝する。

「The Administration of State Railways greatly appreciates the value of the help given by the Railway Battalion of the Royal Engineers, who have undertaken the work of platelaying on the Northern line, and whose rate of progress in this work has been astonishingly good」

◆注：このエンジニア部隊は 陸軍工兵局エンジニア部隊のことか？ 100名を超える彼らの記念写真、枕木を敷設する写真もあり。コピーあり。

ทหารช่างกองพันรถไฟ

1919 (2462) 文献3544, 7 (RSRS 1919)

初の搬送における鉄道利用について。

ブラチャット（クロムマクン・ガムペンペット）鉄道局総裁、鉄道年次事業報告書の中で、初の搬送について報告する。状況は次のとおり。1915年度、バンコクの精米所が受け取った初数量138万トン（うち鉄道輸送分14.7万トン）、1917年度128万トン（うち14.6万トン）、1918年度120万トン（うち18万トン）。初搬送に使われる鉄道の比重はまだ10%から15%と低い。

1919 (2462) 文献3544, 21 (RSRS 1919/20)

マッサン鉄道工場を、北部線、南部線共通の車輛修理工場、機械工場にする計画を検討する。これは、両線の行政的な統一と軌道統一に対応するため。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1920/01/16 (2462)

PKPS Vol. 32. 222-225: N75

「チャオプラヤー川東岸、西岸の鉄道連結のための用地指定に関する勅律（仏暦 2462 年）」  
พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟต่อสายรถไฟหลวงฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกแห่งแม่น้ำ  
เจ้าพระยา (พ.ศ. ๒๔๖๒)

1920/01/16 (2462)

文献3005, 37

北部線の発着駅をバーンスー駅，南部線の発着駅をタリンチャン駅にそれぞれ移す。

1920/01/16 (2462)

文献3544, 1 (RSRS 1919); 文献3003, 183

チャオプラヤー河に架けるラーマ 6 世王橋，鉄橋の建設勅令を公布する。1920 年 10 月から  
建設開始。橋本体の建設は 1922 年 12 月から，1926 年 12 月に完工。

1920/02/17 (2462)

文献3005, 37

タイ最初の民間飛行フライト、ドーンムアン空港からチャンタブリー県へ。飛行時間は 1 時間 38  
分。航空郵便サービスも開始する。

1920/02/28a (2462)

BTWM 1920/02/28, 22-23

"Travel Notes: By A Siamese." バンコクからシンガポールまで鉄道等を利用したタイ人の 3 日間  
の旅記録を詳しく報告 (1)。

☆ 1 日目：午前 7 時にバンコク発の列車に乗る。午後 7 時過ぎにチュムポン着。チュムポン行きの列車は  
月曜、水曜、金曜に出発する。チュムポンで 1 泊。そこには宿泊所があり、駅から車で約 20 分離れた所  
にある。車の借り上げ料は 25 サタン。中国人のオーナーが駅まで迎えにくる。宿泊費は、1 泊 2 パーツ  
から 2・5 パーツ。

☆ ペップリーからハートチャオ・サムラン (Hard chao Samran 国王の避暑地がある) の間には軽便鉄道  
が走っている。そのため、フアヒンと並ぶ観光地に発展している。

☆ 2 日目：次の朝早く（時間は不明）チュムポン駅を出発。ランスワンには午前 9 時着。スラートター  
ニー駅には正午近くに到着。ここで列車は 30 分、停車する。スラートターニーの市街地に行くために  
は、ここから船に乗り換えてさらに 1 時間を要する。

1920/02/28b (2462)

BTWM 1920/02/28, 22-23

"Travel Notes: By A Siamese." バンコクからシンガポールまで鉄道等を利用したタイ人の 3 日間  
の旅記録を詳しく報告 (2)。

☆ 2 日目：トゥンソンの駅に到着。ここでもチュムポンと同じで、中国人が出迎え。宿泊所に案内する。  
トゥンソンはジャングルの真只中にある小さな町だが、そこには、ヨーロッパ人、中国人、タイ人、マ  
レー人、ヒンドゥ人、タミール人、グリーン人 (Klings) が、仲良くやっている。

☆ 3 日目：午前 6 時過ぎにトゥンソンを出発、パデーンバサルに午後 2 時 30 分到着。ここがタイと英  
領マラヤの国境で、英領マラヤ鉄道に乗り換える。入管で旅券のチェック。多くの金（パーツ？）をこ  
こで換金する。パデーンバサルを午後 3 時に出発。アロースターに午後 5 時到着。シンガポールまで行  
きたい人は、宿泊しないでそのまま行くこともできるし、泊まることもできる。そのまま行くとスンガイ  
パッターニーで夜になり、ペナンには午後 9 時に到着。バンコクを出発して 3 日目にペナンの地に着く。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

1920/02/28c (2462)

BTWM 1920/02/28, 22-23

"Travel Notes: By A Siamese." บันทึบจากสิงคโปร์まで鉄道等を利用したタイ人の3日間の旅程記録を詳しく報告(3) 多数の日本人と遭遇。

☆4日目: ペナンからシンガポールには、毎日2便の急行が走っている。午前7時と午後7時。午後7時の便に乗った人は、タイピン、イポーを通過して、クアラルンプルに次の日の朝に到着する。そこでシンガポール行きの列車に乗り換えるのだ。

☆4日目(続き): クアラルンプルは、英領マラヤでもっとも大きい都市である。同時に最大の鉄道の駅もある。しかし、人によってはイポーこそが将来の英領マラヤの中心都市(capital)に発展すると主張する人もある。

☆午前7時のシンガポール行き急行に私は乗った。まる1日かけてジョホールバルに午後6時に到着する。そして、シンガポールの駅には午後7時30分から8時頃に到着する。

☆ペナンからシンガポールの旅行中、じつに多くの日本人の男と女に巡り合った。ほとんどすべての駅には「ミカド」の従臣がいた。

1920/03/15 (2462)

BTWM 1920/03/16

"The Tender for Rails" 鉄道局が1万2500トンのレールとその付属部品の公開入札の結果を公表する。応札は計15社。内訳はイギリス8社、アメリカ5社、ベルギー1社、ドイツ1社。ドイツの企業はトン当たり48ポンドで最高値をつける。一方、バンコクドック社代理店は、もっとも低く、22ポンド11シリング。4社は金ドル(gold Dollar)で応札。その金額は、トン当たり76・3ドルから87・35ドルの間となる。ただし、具体的な企業名と入札金額は報道せず。

☆最終的な落札は、アメリカの企業に決定(BTWM 1920/04/24)

1920/04/19 (2463)

文献3545, 1, 2 (RSRS 1920)

ブラチャット(クロムマクン・ガムペーンペット)鉄道局総裁、ヨーロッパとアメリカの鉄道事情視察のため、機械エンジニア、ルワン・サリットガンバンチョン(Assistant Workshop Superintendent, 1932-33年まで鉄道局総裁に就任)を伴って長期の海外旅行に出発。帰国は1921年3月1日。この間、モムチャオ・チャラートロープルーサン鉄道局総裁補佐(Assistant-Commission General)が任務を代行。顧問で技師長のギッティンズが緊密に補佐する。

◆帰国後、詳細な報告書を提出。ただしオリジナルはまだ未確認。

หลวงสถิตการบรรจง (สมาน ปัญญาลขุน)

1920/04/23 (2463)

BTWM 1920/04/23

"Cholera and Plague: In the Provinces" 地方におけるコレラの死亡。

☆1919年4月から1920年3月までの、バンコクを除くコレラの罹病者は地方で計4224名、死亡者は3360名に達した。

1920/04/24 (2463)

BTWM 1920/04/24

"The Tender for Rails" レールの発注先、アメリカの企業に決定。

☆1万2500トンのレールの発注先を、アメリカの会社グッジャーデラクーア社(Messrs. Goodger, Delacour & Co., of New York)に決定。バンコクの代理店はルイ・T・レオノーエンズ社(Louis T. Leonowens Ltd.)。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1920/04/24 (2463) BTWM 1920/04/24

"Some Figures." 地方とバンコクの衛生状況。

☆地方における病気。1918年度にインフルエンザが流行し、5万人が死亡した。さらに1920年3月からは、地方でコレラが発生し猖獗を極める。

☆1919年度の月別地方州(モントン)での病死状況(コレラ以外の病気を含む)は次の通り。

1919年3月、死亡者232名、4月992名、5月2139名、6月1750名、7月705名、8月206名、9月377名、10月334名、11月804名、12月946名、1920年1月441名、2月56名、3月233名。合計9215名。

☆1919年度に、バンコクでは少なくともコレラで1340名の死者がでた。

1920/04 (2463) 文献3545, 15 (RSRS 1920)

北部線、枕木の敷設がチェンマイまで達する。年度内に北部線の完成を予定する。

1920/05/01 (2463) BTWM 1920/05/01

"The State Railways". この日、北部線の線路敷設が、バンコクからチェンマイまで完成した。

1892年3月に鉄道建設が始まり、最初の開通はバンコク=アユタヤー間(1897年3月)。

◆注：正式の開通は1992年1月1日。国王の誕生日に合わせる。

1920/05/26 (2463) BTWM 1920/05/27, 10

**第3期 鉄道奨学生、選抜試験の合格発表と合格者13名の出身学校、出自について(1)。**週刊バンコクタイムズ紙が報道。

◆注：合格者、専攻、出身校の一覧は、文献3057(17-18頁)にもある。

(1) Pun Sakuntanak 704点(貴族の息子 Luang Sanpakitkoson、スワヌグラープ校出身、機械工学専攻)

(2) Prasomsri Singhawattana 699点(貴族の息子 Phraya Phitakthephaksorn、鉄道局/道路局の官吏、土木工学)

(3) Amphon Sun-anan 697点(平民の息子 Nai Chai、スワヌグラープ校出身、土木工学)

(4) Thaem Phechakasem 661点(平民の息子 Nai Tum、スワヌグラープ校出身、土木工学)

(5) Saroen Mungaradi 648点(平民の息子 Nai Ki、スワヌグラープ校出身、土木工学)

(6) Pha Phochanaphriew 630点(平民の息子 Nai Yin、教育省の官吏；スワヌグラープ校出身、土木工学)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1920/05/26 (2463)

BTWM 1920/05/27, 10

**第3期 鉄道奨学生、選抜試験の合格発表と合格者13名の出身について(2)。**週刊バンコクタイムズ紙が報道。

- (7) Buntham Mahawasu 625点(海軍軍人の息子 Nai Pao、テープシリ学校、土木工学)
- (8) Lek Sukhawattana 624点(平民の息子 Nai Tui、スワヌグループ校出身、土木工学)
- (9) Samran Sakharin 617点(平民の息子 Nai Yun、スワヌグループ校出身、土木工学)
- (10) Kri Dechatiwaong 614点(王族 Momrachawong Lek、テープシリ学校出身、土木工学)
- (11) Yim Phungphrakhun 671点(貴族の息子 Luang Buriatphichan、アサンプション校出身、商学、運輸専攻)
- (12) Kasem Sriphayak 612点(平民の息子 Nai Khaek、スワヌグループ校出身、商学、運輸専攻)
- (13) Chai Buakhwan 595点(平民の息子 Nai Khwan、パトゥムコーンカー校出身、関税局の官吏、商学、運輸専攻)

1920/05a (2463)

文献3057、16-17

**鉄道奨学生選抜試験(第3期生)について**

\*ルワン・スックワットスントンは、1918年5月にスワヌグループ校の中等7年目に進級したとき、サムランと知り合う。当時、クラスは「Kho-khwai」。「クラス Ko-kai」「Kho-khai」と違って、このクラスは他の学校、例えばテープシリ学校やボーウォンニウェート校から編入した生徒のための特別クラス。翌1919年3月に進級試験があり、サムラン、レック、プンの3名が、成績優秀で第8年目(現在の高等5年)に進級する。担当教師は A.G. Beaumont

\*クラスの仲間とともに鉄道奨学生の試験を受ける。13名の合格者のうち7名をスワヌグループ校が占める。

◆出所：鉄道奨学生 第3期生 Luang Sukwatsunthon (Lek Sukhwat) の回想より

☆一方、プン、アムボン、サルーンは高等7年目は「クラスKo-kai」の同窓生(Pun Sakuntarak の回想、文献3057、12頁)。

1920/06/25a (2463)

文献3057、18

**鉄道奨学生 第3期生 Luang Sukwatsunthon (Lek Sukhwat) の回想第3期 鉄道奨学生、イギリスに向けて出発。**

☆鉄道奨学生第3期生13名と自費による留学生(Momchao Phoemyot Issarasena)\*の計14名が、この日、イギリスに向けてバンコクを出発。イーストエイシアティック社(East Asiatic Co.,Ltd.)の貨物船(MS. Falstria、6000トン)に乗船。乗り換えなしで引率者もつかない。旅費は一人50ポンド(500バーツ)。したがって1日当りの食費等込みの経費は一人8バーツ余。

☆8月25日にロンドンに到着。貨物船のため航海に2カ月かかる。

◆出所：鉄道奨学生 第3期生 Luang Sukwatsunthon (Lek Sukhwat) の回想

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ. ๒๓๙๘-๒๔๘๔

1920/06/25b (2463) 文献3057、18-19

**鉄道奨学生第3期生／留学先イギリスでの様子について**

\*鉄道奨学生第3期生12名(イギリス)のうちサムラン、アムボン、サルーン、レックの4名が同じ部屋に寄宿した。1920年10月11日、公立学校(Bournemouth Municipal College)に入学して英語の勉強を始める。1921年9月12日、プリマウス技術学校(Plymouth Technical College、ロンドンの南西、海軍基地のある港町)に入学。この学校には第3期生12名のうち8名が入学した。☆1922年10月2日、サムランとレックの2名はリーズ大学(The University of Leeds)に入学。数学、機械工学などを勉強。きつかったのは土木工学。1926年7月3日に卒業する。

◆出所：鉄道奨学生 第3期生 Luang Sukwatsunthon (Lek Sukhwat) の回想

1920/06/26 (2463) PKPS Vol. 33. 37-54: N76

「東部線建設のための土地その他不動産買収に関する勅律(仏暦2463年)」

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นเพื่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก  
ฯ ล ฯ (พ.ศ. ๒๔๖๓)

1920/06/26 (2463) 文献3545, 1 (RSRS 1920)

東部線延長工事のため、ペートリユウ(チャチュンサオ)とナコンナーヨック間の土地収用に関する勅諭を公布。

1920/08/20 (2463) PKPS Vol. 33. 89-108: N78

「東北部線鉄道建設のための土地その他不動産買収に関する勅律(仏暦2463年)」

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นเพื่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออก  
เฉียงเหนือ ฯ ล ฯ (พ.ศ. ๒๔๖๓)

1920/08/20 (2463) 文献3545, 1 (RSRS 1920)

東北部線延長工事のため、コーラートとターチャン間の土地収用に関する勅諭を公布。

1920/09/27 (2463) BTWM 1920/09/27

"Ploughing by Power" 農業機械化のデモンストレーション／☆フォード社のトラクターの商品展示会と試運転を、チャオプラヤー・ヨマラートが所有するサーラデー(現在のドゥシタニ・ホテル)の近くの広場で開催。運輸大臣、地方政府大臣ほか、主な欧米人経営者、タイ人、中国人が多数見学に集まった。フォード社(支配人コイ Coy; Bangkok Dock Co., Ltd.)のタイの代理店バンコクドック社が主催。☆農業機械化の試みは、過去ランシット運河で、ドイツ人のシンジケートによりまず行われ、その後デンマーク人アダムセン(Dr. Hans Adamsen)によってもっと組織的に行われた。また、マッカーサー(J.D. MacArthur)も、コーラートの農場主に機械を送る前にバンコクで展示会を開催したことがある。

1920/10/01 (2463) BTWM 1920/10/02, 24

"Chiangmai Railway Terminus." チエンマイの駅舎建設請負いの公開入札の結果を公表。計4社が応札。地元のタイ企業2社が参加。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1920/10/05 (2463)

PKPS Vol. 33. 161-181: N79

「チャオプラヤー川東岸、西岸連結の鉄道建設のための土地その他不動産買収に関する第二次勅律（仏暦 2463年）」

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น เพื่อสร้างทางรถไฟต่อสายรถไฟหลวงฝั่งตะวันออกแลฝั่งตะวันตกตอนที่ ๒ฯ ล ๖ (พ.ศ. ๒๔๖๓)

1920/10/05 (2463)

文献3003, 183

北部線と南部線の線路軌道統一（メートル軌）のため工事開始。10年後に完成する。アジアではまれな大事業。総工費は155万バーツ。

1920/10/29 (2463)

BTWM 1920/10/29, 13

"Royal Transport Minister" 欧米視察旅行中のブラチャット（クロムマクン・ガムペンペット）鉄道局総裁が、ロンドンで会見。

☆イギリス人であるという自己認識とイギリスでエンジニアリングの教育を受けたことの誇りを強調。以下引用。

"I am, I suppose, H.R.H., but I want the English people to think of me rather as a worker. I've been a worker all my life, and I hope I shall be that right to the end. I can claim to be English in upbringing, for I was educated at Harrow and Cambridge. I also served in the Royal Engineers at Chatham and Aldershot, and further received a thorough training in engineering"

（バンコクを起点に全国を結ぶ放射状の完璧な鉄道網を私は望んでいる、と語ったあと）"Many Englishmen are employed on this work, and young English engineers would find many opening out there. They must, however, be prepared to work hard. I have no one under me who is not thruster and a glutton for work. Siam just now is no fairy land for work shies."

◆注：ガムペンペットのエリート主義、イギリス志向が窺える。

1920/10 (2463)

文献3065, 196-197

「仏暦2463年 鉄道軌間の変更に関する記録」。記録全文を収録。

บันทึกการแปลงราง พ.ศ. ๒๔๖๓

1920/11/20a (2463)

文献3545, 1-2, 21 (RSRS 1920)

マッサン鉄道工場と軌道統一事業

北部線、コーラート線などの標準軌道を南部線のメートル軌に統一するため、その方法について鉄道局技術局（Technical Office）が検討。既存の線路（1・435m幅）の2本の間に第三の線路を敷設し、切り替え・交差を行なう。この後、外側の線路1本を漸次撤去するという方式を採用。切り替え装置やポイントの設計を8月1日、マッサン鉄道工場に依頼。東部線と河川線の2つで、11月20日から試験的な作業が開始される（16km）。この切り替え作業は、カノーヴァ（G. Canova, 1921年4月1日より技術担当総責任者に就任）とその補佐たちの協力によって順調に進んだ。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1920/11/20b (2463) 文献3040, 3

10年計画で、タイの線路軌道の統一事業を開始する。北部線の標準軌をメートル軌に統一する。北部線の在来線のレールの間にメートル軌を建設し、徐々に古い軌道を剥がしていくやり方を取る。

1930年に完了。総費用は154万8144バーツ。

1920/12/03 (2463) BTWM 1920/12/03

"Railway Construction" 北部線は、本年末までにすでにチエンマイまで線路は到達したが、発注済みの鉄鋼製の橋梁資材がヨーロッパから届かないため、進展が見られない。

☆1920年1月より、コーラートからウボン間(310km)のメートル軌道への変更のための調査が開始された。

1921/01/16 (2463) 文献3545, 1 (RSRS 1920)

チャオプラヤー川の兩岸を連結する線路、橋建設のための土地収用に関する勅諭を公布。

1921/02/01 (2463) 文献3545, 3 (RSRS 1920)

南部線建設担当技師長シンクレア (J.M. Sinclair, Chief Construction Engineer of the Southern Line), 退職する。

1921/02/10 (2463) BTWM 1921/02/10

"Tramway Strike" 路面電車の労働者、運転手がストライキ決行。

☆この日の朝から、サイアム路面電車 (Siamese Tramways Company) の運転手ほか78名の労働者がストライキに入る。労働者の要求は3つ。

(1) 従業員 (operator) の給与は、ボーナスを含めて1カ月(20日間勤務)平均55バーツに賃上げすること。

(2) 規則違反や遅刻に対する会社側の罰金がきわめて厳しい。一人当りの金額は月平均2・5バーツに達する。会社側は罰金制度以外の手段も講じるべきである。

(3) 労働者は強制的に会社の敷地内、ターパンメシー(?)に居住させられているが、この点を再考すること。なお、これら3つの要求について会社側は考慮すると回答。

1921/03 (2463) 文献3545, 24 (RSRS 1920)

1920年度中に、マッサン鉄道工場で、メートル軌用で木製車台の家畜輸送用貨車1輛の製造が開始された。しかし、年度内に完成はせず。

1921/04/01 (2464) 文献3040, 63

1921年4月1日の通達により、南部線の技師ギッティンズは退職(4月9日)。その後の組織は次のとおり。

(1) 北部線と東部線はイタリア人技師カノーヴァ (Canova) が統括。

(2) 南部線は、イギリス人技師スミス (G.C. Smyth) が統括。

(3) 東北部線はタイ人技師プラヤー・ラムパイボンポリパットが統括。この3名をガムペーンペット鉄道局総裁が統括するという組織図に再編する。

พระยารัฟโพนบุรีพิตร วิศวกรชาวไทยคนแรก

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1921/04/01 (2464)

文献3546, 4 (RSRS 1921)

カノーヴァ (G. Canova) を, 技術局付き技術担当責任者 (Chief of Technical Services) に任命する (4 ページ)

☆技術局の拡充強化について (p.1)

The importance of uniformity of design engineering structure, and rolling stock, as well as researches in certain directions for the sake of economy having been fully realised, the Technical Office has been recongnized and its scope of work enlarge. Mr. G. Canova was appointed Chief of Technical Services. The reorganization of this important service has greatly facilitated the task of the Commissioner General, and established a more homogeneous system of work in the Engineering Branches.

1921/04/05 (2464)

文献3046, 55-56

重要／ブラチャット (クロムマクン・ガムペーンペット) 鉄道局総裁、外務大臣に鉄道局人事に関する新方針 3 項目を通知する。外務大臣 (テーワウォン殿下) はこれを了承する。

- (1) 鉄道局顧問の地位は廃止する。また今後、技師長 (Nai Chang-ek) は、総裁が直接任命する。
- (2) 鉄道局の重要な地位にヨーロッパ人技師を雇うことを廃止する。
- (3) 外国人が辞めた後の地位を外国人で補充することは、今後一切しない。

◆注：ガムペーンペットはこの方針を鉄道局の "nationalization" と呼んだ。

1921/04/09 (2464)

文献3546, 4-5 (RSRS 1921)

タイ鉄道局に 30 年間務めたギッティンズ (Henry Gittins) が、健康上の理由で退職。ブラチャット (クロムマクン・ガムペーンペット) 鉄道局総裁は、鉄道局年次活動報告の中で、最大限の賛辞を送る。

「Joining the Department from the Railway Surveys in 1892, Mr. Gittins rose to the highest rank attainable as Adviser and Chief Engineer to the Department. On account of his health after the strenuous work during the whole of his career of over 30 years in the tropics, he felt compelled to retire on a well deserved pension..... (中略) .Not only was his technical opinion much valued on account of the ripe experience of railway practice in Siam, but his sense of fairness, his sound judgement in all matters appertaining to administration, has made his work in the Department most valuable.... Apart from his railway work, all those who came in contact with him have always recongnised Mr. Gittins' whole hearted devotion for Siam and Siamese interests.」

1921/04/09b (2464)

文献3054, 446-447

鉄道局顧問のギッティンズ、健康と高齢を理由に、鉄道局を辞職する。タイ側はその補充に頭を悩ませる。タイ政府、ギッティンズの人柄と能力を高く評価。タイ政府、ギッティンズの後任としてイタリア人技師カノーヴァ (22 年間、タイ政府で働く、年長者として尊敬される) を推薦。しかし、イギリスが同国の技師を強く主張するならば、それに従ってもよいという判断。

☆一方、ギッティンズは、自分の退職の後、「顧問職 (Thi-pruksa)」の廃止を提言。同時に、鉄道の技師はイギリス人にこだわる必要はなく、外国から自由に招聘すべきと主張する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1921/04/10 (2464)

BTWM 1921/04/09

"Mr. H. Gittins" ギットินズ (Henry Gittins) が鉄道局顧問を退職、帰国。その略歴を報道。

\* 4月1日、国王に謁見、離別の辞を申し上げる

\* 4月9日、ブラチャット (クロムマクン・ガムペンペット) 鉄道局総裁の主催で「お別れパーティ」を行う。タイの慣行にしたがって、銀製のお茶セットによるもてなしがなされた。

\* 4月10日、タイを出発、帰国。

◆注：BTWM 1909/08/27; BTWM 1937/02/13、も参照のこと。

1921/04/13 (2464)

文献3054, 451

鉄道局技術担当責任者カノーヴァ、月給を2000バーツに引き上げる。しかし、本人は鉄道局での地位に不満。タイ政府はカノーヴァに、ギットินズの替わりとして「技術全般の顧問 (Chief of Technical Service)」\*の地位を与えることを提案。一方、本人は技術顧問 (Adviser in Technical Affairs or Technical Adviser) \*の地位を要求。

หัวหน้างานด้านการช่าง, ที่ปรึกษากิจการด้านการช่าง

1921/04/16 (2464)

BTWM 1921/04/29, 7-8

"Siam State Railways: Mr. Gittins Interviewed." ギットินズ元タイ鉄道技師長、『ペナンガゼット紙』のインタビューに応じて、タイの鉄道について語る。

"The majority of the heads of departments were Siamese as were also the locomotive drivers, firemen, guards and other workers. The drivers were capable careful men and the system was free from serious accidents."

☆部署の課長、機関手、火夫、監視員などはすでにタイ人になっている。

☆タイ鉄道の発展は遅々としている。というのも、タイ政府は鉄道と並行して道路の開設の方をより熱心にやっているからだ。経済不況による建設資金不足より、こうした政府の方針のほうがより大きい影響を与えている、と語る。

1921/05/15 (2464)

PKPS Vol. 34. 14-15; N82

「チャチュンサオからアランヤプラเทート間の鉄道建設用地指定に関する勅律 (仏暦 2464 年)」

พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากฉะเชิงเทรา ถึงอรัญญประเทศ (พ.ศ. ๒๔๖๔)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1921/06/06 (2464)

文献3517、183 ; FO 資料

**鉄道奨学生のアメリカ、フランス派遣の理由について（重要）**

\*セイモア (Seymour) は、1921年6月6日付けの文書で、ブラチャット (クロムマクン・ガムペーンペット) 鉄道局総裁の新方針、つまり留学生をイギリスではなくアメリカ、フランスに派遣する方針に対して、強い懸念を示す。「このまま行くと、タイ鉄道業におけるイギリスの影響力が沈下する」との危機感。

\*ブラチャット鉄道局総裁の考え：アメリカ、フランスへの派遣は、(1) 従来のイギリス留学の9年間にに対して5年間に短縮できるため即戦力になる、(2) 1年間の留学派遣費用が一人当り500ポンドから380ポンドに節約できるという2つの理由。

◆原資料 UK Public Record Office FO 422/77, Seymour to Curzon, 6 June 1921

◆注1：ブラチャット鉄道局総裁のもうひとつの狙いは、フランスに留学させることにより、計画しているバンコクとインドシナ鉄道の連結の技術的ノウハウを習得するため。

◆注2：当時、ヨーロッパは戦争中で学生を派遣するのは危険、アメリカがもっとも安全な国であったことも重要な理由。

1921/06/22 (2464)

BTWM 1921/06/22

"Siam's Railways: Bangkok-Penang in 34 Hours." 1922年初めから適用されるペナン＝バンコク間の新しいダイヤは、次のとおり。

バンコクノーイ発、午前7時。チュムボン着、午後7時。チュムボン発、午後8時、トゥンソン着、翌日午前5時30分。トゥンソン発、午前6時、パデーンバサル着、午前11時半。プライ (ペナン) 着午後4時45分。☆駅での一時停止を除くと、32時間と15分で1144km (バンコク＝パデーンバサル間973・72km、パデーンバサル＝ペナン間170・554km) の距離を走る。平均時速は35・5km。

1921/07/27 (2464)

BTWM 1921/07/28

"Railway Administration." 第4期 鉄道奨学生の合格発表。ただし名前のみで、従来のように得点、出身校、年齢、専攻、出自は報道せず。

◆注：鉄道局の合格発表の方式が変わったのか、それとも新聞の方が詳しい報道を止めたのかは不明。

◆注：第1期生から第7期生、推薦組の鉄道奨学生の一覧と留学先、その後の職歴、経歴は、本書の表VI-1、表VI-2、表VI-3を参照。

1921/08/15 (2464)

BTWM 1922/08/15

タイの1921年8月15日現在の登録自動車台数は、乗用車が1435台 (うち1400台がバンコク)、トラックが170台 (同130台)。他方、フィリピンは第1級道路が3000マイル、1万3341台の車が登録されている (1921年現在)。

1921/08/15 (2464)

PKPS Vol. 34. 97-163; N83

「鉄道・道路整備法 (仏暦2464年)」

◆注：鉄道、道路の建設、管理、土地収用について法的に整備した最初法律。

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง (พ.ศ. ๒๔๖๔)

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1921/08/15a (2464)**      文献3040, 7 ; 文献3005, 42

「**仏暦 2 4 6 4 年 鉄道・道路法**」を制定する。鉄道、道路行政の一本化と組織化を図る。これにより公私を問わず、国内の鉄道、道路は政府（鉄道局）の支配下に置かれる。また、国民が占有・利用する国有地の鉄道用地収用方法、線路・道路の建設と保全の方式、公衆の安全の確保策などについて明記する  
☆この法律にもとづいて、1921年度から、東北部線延長、東部線延長、チャオプラヤー川兩岸結合線などの土地収用のため、多数の勅諭が公布される。

**พ.ร.บ. จัดวางทางรถไฟ และ ทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔, กรมทาง**

**1921/08/15b (2464)**      文献3546, 1 (RSRS 1921)

「**仏暦 2 4 6 4 年 鉄道・道路法**」\*を制定。この法律にもとづき、私有鉄道の運営を管理統轄するために、**鉄道理事会**（Board of Railway Commissioners）を新たに設置する。同理事会は私鉄の事業運営、安全性、運賃決定、経営内容についての方針を検討する。メンバーの一部は鉄道局以外から任命し、公正を図る。

**1921/08/15c (2464)**      文献3546, 1 (RSRS 1921)

「**仏暦 2 4 6 4 年 鉄道・道路法**」を制定。この法律にもとづき、道路部局を**道路局**（Krom Thang: Department of Ways）に改組する。

**1921/08/15d (2464)**      文献3546, 1 (RSRS 1921)

この年、**鉄道局のエンジニア関係部門の組織の大幅な改革を行なう**。

（１）従来の建設事業部門とは別に、保線（保全）事業部門にも

**保線担当技師長**（Chief Engineer for Ways and Works）を新たに設置、8月15日にスミス（R.F. Smyth, Superintending Engineer）を任命する。なお、建設と保全の機械エンジニアの長は、直接鉄道局総裁の統轄下に入る。

（２）**技術局**（Technical Office）の権限、仕事の範囲を拡充強化する。そのため、技術担当責任者（Chief of Technical Services）を設置する4月1日にカノーヴァを任命。

**1921/09/17 (2464)**      文献3040, 13 ; 文献3003, 180

**南部線、タンヨンマット＝スンガイコーロック間が開通する。トンブリーからスンガイコーロックまで1144キロの全線開通（1921年11月1日）**。英領マラヤのクランタン州の線路と接続する。総工費は6244万バーツ。

◆注：パッターニー支線のスンガイコーロックと英領マラヤのクランタンが接続したのは、1921年11月1日。

**ตันหยงมัส, สุโหงโกล์**

**1921/09/23 (2464)**      PKPS Vol. 34. 289: N84

「**東部線鉄道建設のための土地その他不動産買収に関する勅律（仏暦 2 4 6 4 年）**」

**พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นเพื่อสร้างทางรถไฟหลวงสายตะวันออก ฯ ล ฯ (พ.ศ. ๒๔๖๔)**

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1921/09/30 (2464) BTWM 1921/09/30

"Development of Siam: Toads and Railways To Be Built,"

☆タイは現在、「発展の時代」に入っているが、とりわけ鉄道局総裁の個人的な力量によってこの方針は支えられていると報道。

☆北タイは、今年は水不足のため、河川を通じた搬送ができない。通常は、9万7000本のチーク在が河川を通じて集まるが、今年は6万本しかない。したがって、鉄道とは別にバンコクと北タイをつなぐ幹線道路がどうしても必要である。かさばる商品、チーク材、コメ、その他重量のあるものの運送などは道路を通じて行なうべきと、ブラチャット鉄道局総裁が強調した。

1921/09 (2464) 文献3005, 43 ; 文献3006, 61-62

ブラチャット(クロムマクン・ガムペンベツト)鉄道局総裁、ディーゼル電気機関車の導入を企画する。見積りを海外から取り寄せる。1000馬力で6万ポンド。1928年に試験的に2輛購入。

◆注: 1931年からスイス製のディーゼル電気機関車6両を運行。

☆蒸気からディーゼル電気機関車への本格的な変更は1961年から。

1921/10/01 (2464) 文献207, 153

チュラーロンコーン大学工学部, 初代学部長プラヤー・ニパットクンボンが退官。海軍省へ移籍となる。後任は、元政治学部長のプラヤー・ウィタヤープリチャーマート。

พระยานิพัทธ์กุลพงศ์

1921/11/01 (2464) BTWM 1931/07/04

南部線が英領マラヤのクランタン州の線路と接続する。

ตันหยงมัส, สุโงโกลัด

1921/11/07 (2464) PKPS Vol. 34. 405-432; N86

「東北部線建設のための土地、その他不動産買収に関する勅律(仏暦2464年)」

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นเพื่อสร้างทางรถไฟสายตัวนอก  
เจียงเหนือ ฯ ล ฯ (พ.ศ. ๒๔๖๔)

1921/11/07 (2464) PKPS Vol. 34. 403-404: N85

「ナコンラーチャーシーマからウボンラーチャーニー間の鉄道建設用地指定の勅律(仏暦2464年)」

พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากนครราชสีมาถึงอุบลราชธานี (พ.ศ. ๒๔๖๔)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1921/12/04 (2464) 文献3546, 2 (RSRS 1921)

国王（ラーマ6世王），東北部線延長工事を，ターチャンにある地区本部までトロリー車（Inspection Motor Trolley）に乗って視察。建設に従事している鉄道局スタッフと陸軍工兵局の鉄道エンジニア部隊（the Railway Battalion of Royal Engineers）を観閲する。さらにムーン川に架ける橋の建設も視察する。

1921/12/31 (2464) BTWM 1922/01/10

"Railway Tenders: Result of Tenders for Superstructure of Steel Bridges". ラーマ6世王橋の鉄橋の構造物の公開入札をこの日実施。1月10日、全47社の入札結果（使用トン数、トン当り金額）を新聞で公表。入札企業は、ドイツ11社（クルップ社ほか）、オランダ10社、フランス8社、イギリス7社、ベルギー4社、アメリカ2社、イタリー1社、日本1社（三井物産）ほか。

◆注：発注先はフランスの会社（Etablissements, Dayde, Paris）に決定する。

1922/01/01a (2464) 文献3040, 13 ; 文献3005, 46

北部線、チェンマイまで開通する。この日、パーンヤーン＝チェンマイ間，全長72キロが開通し、北部線の全線が開通した。

☆チュムターンからチェンマイまでの北部線の総延長距離数は661キロ。総工費は4682万バーツ<文献3003, p. 178>

☆チェンマイまでの開通により，駅前に精米所が設立，バンコク向けのコメ輸送が始まる。それまでは河川，運河を使用していたため，時間がかかりすぎて，北部からのコメ輸出はなかった。

1922/01/01b (2464) 文献3546, 2 (RSRS 1921)

北部線はすでに建設を完了していたが，ラーマ6世王は自らの誕生日に合わせて開通を繰り延べ，この日，北部線の開通を宣言する。同日，線路の沿線とチェンマイ駅では，開通を祝う盛大な式典が行なわれた。

1922/01/02 (2464) Statistical Yearbook 1923 No.8, 86

第4回 外国借款協定の締結について。合計200万ポンド、利率7%。今回の外国借款は、鉄道建設だけでなく、灌漑設備並びに公共事業資金の補充も目的とする。全額、イギリス（香港上海銀行）に依頼してロンドンで公募する。元本の返済は、遅くとも1928年3月から。

1922/01/02 (2464) 文献3005, 46

南部線で，バンコクノーイと英領マラヤを結ぶ国際急行列車運行開始する。週2本。

1922/01/05 (2464) 文献3546, 2 (RSRS 1921)

国王（ラーマ6世王），東部線の延長工事開始を意味するkm61地点の最初のレール敷設式典に，パーヌランシ皇子（Field Marshal H.R.H. Prince Phanurangsri）を名代として派遣。なお、この東部線延長工事も鉄道エンジニア部隊（the Railway Battalion of Royal Engineers）が担当する。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1922/01/11 (2464) BTWM 1922/01/11

"The Railways". 週刊バンコクタイムズ紙の通信員が、タイの鉄道について投書。「最近、全線の車輛のきれいさと鉄道職員の応対のよさに感心している。数年前までは両者とも絶望的だった。さらに、等級の低い客車の客の質の悪さは、暴力沙汰に近くひどいものだった」と。

1922/01/14 (2464) BTWM 1922/01/14

"The Big Four of the Southern Line". 南部線建設の「四人組技師」(a quartet of engineers)を紹介。(1)ギッティンズ(Gittins)はバンコクの本部で総指揮、(2)ナイト(Knight)は、トランを始点とする建設区間のもと責任者。数カ月前に帰国する、(3)カノーヴァ(Canova)は、ソンクラーを始点とする建設区間のもと責任者、(4)スミス(R.F. Smyth)は、1909年に北部線の建設から南部線建設に移管、ペッグリーを始点とする建設のもと責任者。この4名の外国人技師の協力で、南部線の建設は完成したと報道。

1922/01/16 (2464) BTWM 1922/01/16

"Thirty Years of Railway Work in Siam: Chiangmai, Kedah and Kelantan Linked Up" タイ鉄道業30年の発展を、週刊バンコクタイムズ紙が報道する。

☆ペナンからバンコクはかつては3日間かかっていた。しかし、英領マラヤ線との開通で、60時間の旅程が36時間に短縮された。税関も旅行の途中でなされ、便利になっている。

1922/01 (2464) 文献3517、186

東部線鉄道建設のレール敷設作業に、陸軍工兵局エンジニア部隊を投入し作業を続行する。なお、同エンジニア部隊はバンコク=チャチュンサオ間の軌道統一作業にも従事している。

◆注：鉄道局内部の建設エンジニアの不足を補うために、陸軍工兵局エンジニアに依存する体制が恒常化する。

1922/03/01 (2464) BTWM 1922/03/02

バンコクドック社の定期株主総会が開かれる。自動車ショールームの新築、新しいドックの建設、業務の拡大などで、計170万バートの新規投資を計画。新ドックは長さ330フィート、幅50フィート、深さ16・5フィートとなる。イギリスの土木工学院に調査を依頼する。

☆バンコクドック社の支配人は、もと鉄道局の技師シンクレア(J.M. Sinclair)。

また、技師責任者アイチソン(John Aitchison, Superintendent Engineer)は、1897年にバンコクドック社に入社して以来、25年間働く。今年退職。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1922/03/29 (2464)

BTWM 1922/03/29

**チュラーロンコーン大学の入学と試験制度。**

チュラーロンコーン大学の入学試験は、最低中等教育6年を修了する必要がある。「通学組」は1学期につき授業料は20バーツ、「寮生組」は1学期につき100バーツ。中等教育7年修了の生徒は、年40バーツに引き下げ。

☆学期試験は、80点が合格ライン。3度続けて落第するか試験をさぼった場合には退学処分となる。

☆バンコククリスチャン学校 (Bangkok Christian College) の卒業式。14名が卒業。英語コースの最優秀生徒 Chalerm Osathanon が表彰される。

1922/03 (2464)

文献3546, 3 (RSRS 1921)

**法律担当部局 (Legal Branch) の仕事**が、「**仏暦 2464 年 鉄道・道路法**」の公布で大幅に**発展**する。土地収用に係わる係争事件などは本部に記録が集約保存されることになる。また、係争の受領件数は2464年度、民事130件 (2463年度, 67件), 刑事109件 (同, 77件) と増えるが、処理も進む。なお、私鉄の係争を扱うために、**法律担当官 (legal controllers)**を新たに任命する。

1922/03 (2464)

文献3546, 20 (RSRS 1921)

1921年度の鉄道局での実習生は22名に達した。

1922/03 (2464)

文献3546, 20 (RSRS 1921)

**マッサン鉄道工場の中に新しい鍛冶工場 (new Smithy) が完成**する。まもなく蒸気ハンマー、炉が設置される予定である

1922/04/24 (2465)

BTWM 1922/04/24

**「第3回 道路局年次事業報告書 (1920年度)」の要約**を、週刊バンコクタイムズ紙が紹介。

☆ブラチャット鉄道局総裁に代わって、道路局技師長ブラヤー・サラサートシリカン (Chief Highway Engineer) が、この年から報告を行なう。

\***スタッフ数は2060名**。うち1802名がタイ人。ヨーロッパ人は6名。

\*第1級国道は83 km、第2級国道は114 km (南43 km、北57 km、建設中は南で14 km)、第3級国道は743 km。

☆**北タイ、ラムパーン=チェンマイ間の輸送コストの比較**。牛馬の場合、244 km、100 kg の荷物に対し60バーツ。つまり、2・46バーツ/トンkm。これに対して道路を利用した場合、100 kg、7バーツ。0・29バーツ/トンkm、約9分の1ですむ。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1922/04a (2465)

文献3061、110-113

鉄道奨学生／第5期生の選抜試験(1)

☆通常は、3月に高等教育8年目の最終試験があり、翌4月に鉄道局の奨学生選抜試験を行う。学歴は高等教育の8年目が卒業。応募者の大半はスワヌグループ校、テープシリントン校、パトゥムコンカー校などの有名校。アサンプション校の在校生も一部受験に参加する。

\*年齢制限は、15-16歳以上で、かつ25-27歳未満(111頁)。応募者は1922年の場合、200名以上。しかし試験が難しいと競争が激しいため、最終日には50-60名に減ってしまう。

◆注：鉄道奨学生 Luang Sitthiduriphat (Sit Woramit) の回想。彼はパーミンガム大学商学部の卒業。

หลวงสิทธิติรภาพ (สิทธิ์ วรमितร์), การสอบชิงทุนกรมรถไฟหลวง

1922/04b (2465)

文献3061、112-114

鉄道奨学生選抜試験の内容(2)

☆鉄道奨学生の応募は、「工学／エンジニアコース」と「商学／運輸コース」の2つ。試験は全部で12科目。全科目ともすべて100点満点で、1科目の試験時間は3時間。通常の試験では、科目により100点、60点、40点と満点は異なり、試験時間も1、2時間以内に終わることが多い。それだけ鉄道奨学生の選抜試験は厳しいということ。

\*12科目のうち9科目は、コースに関係のない「共通科目」で、重要な科目は算数、英語、英文要約(ESSAY PRECIS)など。これに対し「選択科目」は、エンジニアコースの場合が、算数\*、科学\*、運輸コースの場合が地理、歴史\*、一般常識\*など(113頁)。当時の高校では教えていない数学の二項定理や英文要約などもでて、試験問題は難しかった。

☆そのため、受験者は高等教育校の成績優秀者が多い。通常、高校8年目の最終試験で1番、2番の成績優秀者は「国王奨学生試験」に応募。鉄道奨学生は3番以下あたりが挑戦する。実際、1922年度の鉄道奨学生は3番、4番が受験している(112頁)

สอบทางการช่าง ทางการเดินทาง, วิชาวิศวกรรมศาสตร์ วิชาพาณิชยศาสตร์, คำนวณ

วิทยาศาสตร์, พงศาวดาร, ความรู้รอบตัว

1922/04c (2465)

文献3061、114-115

鉄道奨学生選抜試験の様子(3)

\*試験は難しいため、初日、2日目、3日目と日を迫うにしたがい受験者数が減っていく。最終日には50-60名くらいしか残らない。筆記試験が終わった後、体力測定(綱渡り、鉄棒、平行棒など)もあるが、形式的なもので重要ではなかった。

\*筆記試験が終わって1カ月余たつと、今度はチュラーロンコーン病院での身体検査の通知がくる。1921年度は14-15名(このうち合格者は9名)、1922年度は17-18名(同8名)に通知が来た。身体検査が終わったあと合格発表がある。ルワン・シッティドゥリパットは1921年度は身体検査まで行って不合格(当時17歳)。2年目の再受験で合格する。

◆注：鉄道奨学生 Luang Sitthiduriphat (Sit Woramit) の回想。ルアン・シッティドゥリパットは第4期生の試験(1921年4月)を受けたが不合格。第5期生の試験(1922年4月)に合格した。

1922/05/01 (2465)

文献3547、1 (RSRS 1922)

寝台付きの1等車をヨーロッパから購入。バンコク＝ペナン間の国際急行列車に寝台付き一等車を連結し運行を開始する。その結果、1等乗客の数は1921年度の293名から1922年度には1273名に増加する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1922/05 (2465)

文献3005, 48

チャオプラヤー河の鉄橋建設で公開入札を実施する。欧米17社が応じる。イギリスとフランス各1社が落札。

1922/06/23 (2465)

文献3547, 2 (RSRS 1922)

バンコク＝コーラート間の線路を標準軌から狭軌（メートル軌）に転換する工事が完了する。なお、バンコク＝パークプリュウ間の敷設工事は5月31日、ゲンコーイ＝コーラート間の工事は6月7日にそれぞれ完了した。

☆これによって、東北部線に使用していた標準軌用の車輛を大量に、まだ転換工事を行っていない北部線に回すことができ、輸送能力のアップが可能となる。

1922/08/01 (2465)

文献3547, 2 (RSRS 1922)

ハジャイ＝ソンクラ間を結ぶ直通の鉄道が開通する。従来のようにウータパオを経由しなくすむ。

1922/08/31 (2465)

文献3061, 115

第4期鉄道奨学生、この日イギリス留学に向けて出発する。

☆ペナン港で「CITY OF MANCHESTER」号に乗船するため、南部線を使って南下。第1日目はチュムボン、第2日目はトゥンソン、第3日目はソンクラに宿泊、4日目にペナンに到着。そこでフランスのマルセール行きの船に乗り換え。パリ経由、カレー、ドーバー海峡をへて、10月3日にロンドンに到着する。8月31日の出発から数えて34日間の旅。

\*旅行中は、鉄道局のエンジニアで、当時ヨーロッパ鉄道視察の任務を受けたスッカプラロープ殿下（Momchao Sukkaprarop Kamolat、鉄道局の技師）が、引率者兼監督者として同行した。

◆出所：鉄道奨学生第4期生 Luang Sitthiduriphath (Sit Woramit) の回想

ม.จ. ศุขปรารภ กมลาคณ

1922/09/27 (2465)

PKPS Vol. 35, 404-492: N89

「東北部線鉄道建設のための土地その他不動産買収に関する勅律（仏暦2465年）」

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น เพื่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ฯ ล ฯ (พ.ศ. ๒๔๖๕)

1922/11/01 (2465)

文献3040, 13

コーラート＝ターチャー間、全長21キロが開通する。以後、ウボンラーチャーニーまでの東北部線の建設は、すべて狭軌（メートル軌）で、外国人技師の助けなしでタイ人エンジニアが建設する。

นครราชสีมา, ทำช้าง

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1922/11/01 (2465)

文献3547, 1 (RSRS 1922)

バンコク=チェンマイ間の北部線で週2便、急行列車の運行開始。寝台つきの1等車のほか、2等車、3等車、食堂車を連結する。急行の運行によりバンコク=チェンマイ間の所要時間はまる3日間から25時間半に短縮した。

☆なお、ディーゼル電気機関車の本格的な運行により、1933年3月5日から20時間半に短縮(文献346, RSRS 1932, p.6)。

1922/11/06 (2465)

BTWM 1925/01/06

"Railway Traffic: Siam and Malaya." タイとイギリス(英領マラヤ)が鉄道相互乗り入れ協定を締結する。

\*タイ鉄道局総裁ブラチャット(クロムマルワン・ガムペーンペット)と英領マラヤの高等弁務官ギルマート(Sir Laurence Nunns Guillemard, K.C.B. High Commissioner for the Malay States)のあいだで調印。

◆『週刊バンコクタイムズ紙』(1925年1月6日号、7日号)に2ページにわたって全文を掲載。内容は、(1)定義、(2)関税適用の領土範囲、(3)スタッフ、(4)関税対象、(5)貨物、手荷物検査、(6)記録と申し立て、(7)2つの鉄道局の特別の義務。

1922/12/06 (2465)

BTWM 1922/12/06

『バンコク衛生局年次活動報告書(1921年度)』(Dr. R.W. Mendelson, Medical Officer of Health for Bangkok)を、週刊バンコクタイムズ紙が要約して紹介する。☆東南アジア地域の主要都市の死亡率ほかの比較(1921年)/1000人当りの比率。

\*バンコク : 死亡率32・6、出生率31・4、乳児死亡率221

\*マニラ : 死亡率25・7、出生率41・8、乳児死亡率140

\*海峡植民地 : 死亡率31・8、出生率32・6、乳児死亡率190

\*バタビア : 死亡率40・1、出生率34・5、乳児死亡率315

1922/12/10 (2465)

文献3547, 2, 30 (RSRS 1922)

チャオプラヤー川の東岸と西岸を結ぶラーマ6世王橋の建設を開始する。鉄鋼構造物、土台、支柱などの建設はフランスの会社(Les Etablissements Dayde (e\*) of Paris)が請負う。

1922/12/31a (2465)

BTWM 1923/01/03

"Tramway Strike" サイアム電気会社の子会社であるバンコク路面電車(Bangkok Tramway Co.,Ltd.)の労働者がストライキ決行。1923年1月2日まで。

\*路面電車の運転手、切符売りがストライキに入る。首都省の本部前に集まり、要求項目を書いた文書を係官に手渡す。

\*背景 : 検査官(Inspectors)の何名かの不当解雇と、ボーナスの査定のやり方について不満がある。

\*一方会社側は、もっとも利用客の多い時期のため、乗務員、車輛格納倉庫の担当官、サイアム路面電車の従業員の協力を得て運行を続行しようとする。その結果、ファラムポンからバンラック間は通常どおりの運転。サムセン線の残りとバーンコーレム線の運転は通常の半分。平常時の80%はほぼ運転を維持できていると発表。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1922/12/31b (2465) BTWM 1923/01/15

"The Tramways Strike" サイラム電気会社の路面電車のストライキの経緯について。会社側のコミニケ発表(1)：労働者の4項目要求の内容

◆コミニケは1月15日に公表された。

☆12月31日に、従業員たちがまるで稲妻の如く、出し抜けにストライキに入った。その際の従業員側の要求項目は次の4つである。

(1) ボーナスを引き上げる。増額分は年功に関係なく全員同額とすること。；(2) 運輸長(Traffic Superintendent)と2名のタイ人監察係長(Siamese Chief Inspectors)を罷免すること。；(3) 会社の就業規則を文書として刊行すること。；(4) 制服、食事もしくは菓子類を無料配給すること。

☆職場復帰のあと、会社側は1月11日までに労働者側に要求の回答を伝えたとコミニケを発表する。

1922/23 (2465) 文献3547, 1 (RSRS 1922)

運輸事業部から、ホテル、食堂車、待合室などのサービス事業を分離し独立の部局とする(Hotel and Restaurant Car Service Branch)。乗客のホテルなどへのサービス向上に対する要求に応えるため。

1922/23 (2465) 文献3547, 2, (RSRS 1922)

バンコクと北部線のバーンパチー間にタブレットシステム(Ther's Tablet System 機関車運転手に円形の証票を手渡して、列車運行の安全を確保する方式)を導入する。これによって列車の通行の安全確認は、業務用の電信送付からタブレットシステムに移行。ただし、この路線でも電信扱い高87万件のうち、なお安全確認のための業務用電信が50万件を占めていた。

1922 (2465) BTWM 1925/03/19

"Trans-Asiatic Railways: Siam's Share" ブラチャット鉄道局総裁はビルマを訪れ、植民地政庁と鉄道の接続について議論する。また、タイ側はすでに調査を開始している。ビルマ側はタイの提案に原則的に賛成の意向を示したが、実現するためには予算の問題があると指摘する。

1922 (2465) 文献3040, 55

マッサン鉄道工場の中に客車修理工場を開設。15トンの吊りクレーン2基を設置。

1923/01/01 (2465) BTWM 1923/01/03

"Tramway Strike" サイラム電気会社の路面電車の労働者のストライキのその後。

☆1月1日に、労働者と会社側の話し合い。乗務員の解雇については会社側は譲歩せず。他の項目は検討するということで概ね合意した。今回のストライキで会社側の施設には損害はないと発表。

พระยาอธิการณประกาศ

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1923/01/10 (2465)

BTWM 1923/01/15

"The Tramways Strike" **サイアム電気会社の路面電車のストライキの経緯について。会社側のコミニケ発表(2)：会社側の回答** 12月31日の「4項目要求」に対して、会社側回答の内容。  
(1) ボーナスに関しては譲歩する。年間2万7000パーツをボーナスの財源として新たに充当する。  
(2) 制服、食事支給については、年間5000パーツの追加支出を行う。；(3) 会社の就業規則はすでに刊行されている。；(4) 要求にあった職員の罷免はできない。  
会社側は同時に、別のコミニケを同じ1923年1月15日に発表。従業員側に伝える。  
☆また、「今回のストライキはごく少数のグループ (clique) が組織したものであり、大半のストライキ労働者は彼らに脅かされて参加したものである」との見解を発表。

1923/01/13 (2465)

BTWM 1923/01/13

"The Bangkok Tramways" **路面電車の労働者が再度ストライキを決行。**  
\* この日朝から、バンコク路面電車の労働者が、2回目のストライキに入った。今回はサイアム路面電車会社の労働者も参加。ストライキの噂は1月12日から流れていた。  
\* 争点は、解雇にあたっての会社側の就業規則と罰則規定。1月1日までの前回のストライキを受けて、会社側は、従業員の給与を月65-70パーツから70-75パーツに引き上げたに合意。これは、同じような職種の中ではより高い条件である。他方、一人当たりの罰金は去年は1カ月平均3パーツに達する。もちろん、勤務の良好な者は罰金は課せられない。\* この日、会社側は50%の運行を維持した。  
◆注：正確には次のとおり(1月15日の会社側コミニケ BTWM 1923/1/15)  
\* 1922年の平均給与は月68・58パーツ。これに対して1923年は平均76・58パーツに引き上げる。  
\* 罰金は平均、月3パーツまでとする。この罰金は会社の一般会計に繰り入れるのではなく、従業員の積立金 (Providential Fund) に回している。

1923/01/13 (2465)

BTWM 1923/01/15

"The Tramways Strike" **路面電車の労働者が再度ストライキを決行(続き)**  
\* ストライキは続いている。会社側は、朝7時から夜8時まで電車運行を続けているが、バーングコーレム線のバーンマイから先は運行していない。  
\* 第1回目のストライキのあと、1月10日にボーナスは支払われている。

1923/01/13 (2465)

BTWM 1923/01/16

"The Tramway Strike" **サイアム電気会社の路面電車の労働者がストライキ決行(続き)**  
☆ **電車の運行状況**／当初は検査官 (Inspectors) を充てていたが、1月14日からは労働者に脅かされたせいか、彼らも出勤しなくなった。  
\* 1月13日、**300名の労働者がストライキを決行する。**  
☆ **ストライキ参加者への対応。**16日午後、会社側はストライキ分を差し引いた給与とボーナスを支払って解雇する予定。また、一人当たり50パーツの積立退職金を払い戻すと発表。  
\* 会社側は、ストライキに対抗するために新しい従業員を募集し、訓練する旨を通知した。

1923/01/15 (2465)

文献3005, 53

**技術者を優遇。**プラチャット鉄道局総裁、鉄道は国の営利事業であり、技術者に対して、給与とは別にボーナスの支払いを営業収入に応じて支払うことを国王に奏上。国王はこれを許可する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1923/01/17 (2465)

BTWM 1923/01/17

"The Strike" 『週刊バンコクタイムズ紙』が、社説で路面電車のストライキを取り上げる。チャオプラヤー・ヨマラートは、「これは新しい文明 (civilization) であり、タイにもついにそれが襲ってきた」とタイ字紙に書く。編集部は「我々は、タイがいまや世界中に広がる労働問題に直面し始めたことを危惧する」と記す。

1923/01/18 (2465)

BTWM 1923/01/19、20

"The Tramway Dispute" 路面電車の労働者のストライキ

\* 現在、解雇された連中は会社の住宅施設に住んでいるが、19日の午後までに立ち退くように会社から命令された。これらの施設は、バーングラブー、フアラムポン、バーングコーレムが「黄色い電車」(◆注：バンコク路面電車)の従業員用、ウォーラチャック通りがサイアム路面電車の従業員用である。

☆労働条件: "The Tramway Trouble." (BTWM 1923/01/20)

\*退職金積立: 立ち退きを命じられた労働者のうち数名の古参で信頼できる連中が、職場復帰を認められた。ただし、すでに払った積立退職金50バーツに達するまでは、ボーナスを会社側がキープする。

\*罰金について: 仮に運の悪い従業員が、3回ほど脱線事故を起こしたとすると、彼の罰金は12バーツになる。そして、高額な罰金が続くと解雇処分の対象となる。

\*ボーナスについて: 昨年までは、新人よりも古参の方がより多くのボーナスを取得していたが、今年の1月から一律支給となった。これにより、実額でみて古参組は1カ月8バーツ、1922年入社組は20バーツの引き上げとなっている。

1923/01/20 (2465)

文献3547, (RSRS 1922)

連邦マレー鉄道との合同会議 / 1月20日から21日まで、バンコクの鉄道局本部で、連邦マレー鉄道 (Federated Malay States Railway) と第2回目の合同会議。タイ=英領マラヤ間の国際急行列車に関する運輸協定などを話し合う。当時の英領マラヤの鉄道局長はアンソニー (P.A. Anthony, General Manager)。

1923/01/28 (2465)

BTWM 1923/01/29

"The Tramway Services: Improving Conditions." 路面電車が1カ月ぶりにほぼ正常運転に戻る。1月28日、サムセン線は、通常の運行に復帰した。29日、30日までには他の線、サイアム路面電車も通常運行に戻る見通しである。ただし、電車の運行時間は人手不足のため制限されている。今後、早朝、ついで夕方の便を増発する計画。現在、電車の運行は新しく雇用した労働者で賄っている。少数の古参の連中が職場復帰したが、大半は新しい連中で運営し、ストライキ参加者の再雇用は考えないと会社側が主張。

◆注: 『週刊バンコクタイムズ紙』のストライキ報道は連日続いていたが、この日で一応終わる。

1923/03/28 (2465)

文献3547, 4 (RSRS 1922)

アンデルセン (G. Andersen) をホテルサービス事業部長 (Chief in the Hotel Service) に任命する。

1923/03 (2465)

文献3547, 33 (RSRS 1922)

1922年度、25名の学生実習生と4名の学生機関車運転手が、機械サービス事業部で実習を受ける。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1923/04/08 (2466)

BTWM 1923/04/09

"Rama VI Bridge: First Stone Laid." บำรุงสันด้วยราม 6 世王橋の着工式が行われる。チャオブラヤー・ウォンサーヌปราปัท運輸大臣、ปราชาต (クロマルワン・ガムペーンเบット) 鉄道局総裁ほか、主な外国人などが招待される。また、当時の鉄道局の幹部の名前と職位が詳しく報道されている。

1923/04/20 (2466)

PKPS Vol. 36, 15-18: N90

「นาคอนราชชีมาระจากคอนเก้นแคว้นการรถไฟแผ่นดินจากนครราชสีมา ไปยังจังหวัดขอนแก่น 2466年)」

พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตก่อสร้างทางรถไฟแผ่นดินจากนครราชสีมา ไปยังจังหวัดขอนแก่น (พ.ศ. ๒๔๖๖)

1923/04a (2466)

BTWM 1923/06/30

"A Successful Bangkok Company: Capital Paid Back Five Times." ปาร์คนาม鉄道会社 30 年史 操業 30 周年を記念して、『週刊バンコクタイムズ紙』が特集。

☆略史：1886年にロフトス (Alfred John Loftus) とドゥ・リシュリュウ (Admiral later Commandore de Richelieu) の2名が50年間のコンセッションを取得する。1893年に操業開始。それから現在まで30年間に約450万バツを稼ぐ。払い込み資本金は40万バツ。また、純利益総額は290万バツ、配当総額は200万3000バツ。したがって、投資家には5倍になった。  
\*もともとサムヨークを始発駅にしようとしたが、結局この計画は放棄され、現在のようにファラムポングを始発駅とする。なお、ファラムポング地区の土地所有者プラヤ・シンハセーニーとは土地問題をめぐって長く法廷で争っていたが、結局、会社側が2万350バツ払うことで決着がつく。  
\*1909年に資本金を50万バツに引き上げる。会社の資産が増加したための処置。

1923/04b (2466)

BTWM 1923/06/30

"A Successful Bangkok Company: Capital Paid Back Five Times." ปาร์คนาม鉄道会社 30 年史 (続き) ☆歴代の支配人：

(1) H. Hanneman, nicknamed King Niels ; (2) H. Fix an engineer on the old Maha Chakri ; (3) H.E. Hansen later manager of B.M.C (Bangkok Manufacturing Co.,Ltd.) ; E.A.C. (East Asiatic Co.,Ltd.) sawmill at Bandon ; (4) T.A. Gottsche, 1898年に会社に入り1903年から支配人。20周年を指揮する。

☆1912年から電気軌道車を走らせる。

1923/10/01 (2466)

文献3005, 58

南部線で食堂車のサービスを開始する。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1923/12/21 (2466)**

文献3548, 4 (RSRS 1923)

**鉄道理事会** (the Board of Railway Commissioners) の権限を1923年12月21日の勅諭で強化する。構成メンバーは次の12名。

☆(1) Momchao Chalart (鉄道局総裁代行, 理事長), (2) Phraya Anurakkosa (経理部長代理), (3) R.F. Smyth (保線担当技師長), (4) Phraya Wist-dulayarattanakit (運輸事業部長代理), (5) Phraya Saritdikan-banchon (機械担当技師長), (6) Momchao Thongchue (法律担当責任者), (7) Phraya Indramontri (不明), (8) G.Canova (技術局付き技師長), (9) Phraya Chindaphirom (不明), (10) Phraya Sarasat-sirilak (不明), (11) Phraya Nagaranurak (不明), (12) Phraya Komarakun-montri (不明)。

◆注：人名のうしろの職位は末廣の調査による。

**1923/12/24 (2466)**

BTWM 1923/12/24

ブラチャット鉄道局総裁が、ヨーロッパ、アメリカの視察旅行に出発。目的のひとつは鉄道奨学生の現況を視察するため。留守の期間は、モムチャオ・チャラートが総裁代理を務める。

☆道路局長兼道路技師長プラヤー・サラサート (Phraya Sarasatsirilak, Chief Highway Engineer)、商業発展局秘書プラ・ゴマラグーンモンتری (Phra Komarakunmontri, Secretary to the Board of Commercial Development) の2名を新たに**鉄道理事会** (Board of Railway Commissioners) の委員に任命。

◆注：鉄道、運輸関係と商業発展局との緊密な関係を示している。

**พระยาสารศาสตรศิริลักษณ์ (สรเสริญ สุขยางค์), พระกมลกุลมรตรี**

**1923/12/27 (2466)**

文献3548, 1 (RSRS 1923)

1918年に設置した鉄道局内の鉱物燃料課 (Fuel Mining Branch) を閉鎖する。鉱山局 (Royal Department of Mines) に移管する。同課は燃料問題の検討、いくつかの地域での鉱物燃料資源の探査を行ない報告書を提出した。

**1923/24 (2466)**

文献3548, 21 (RSRS 1923)

**マッガサン鉄道工場**で大幅な設備更新を実施。(1) 古い製鉄設備を新しい鑄鉄設備に切り替える (old Smithy to a Foundry)。(2) 新しい客車修理工場が完成し、作業を開始する。(3) 新しいバッテリー工場が完成する。

**1924/01/01 (2466)**

文献3005, 59 ; 文献3548, 1 (RSRS 1923)

**国王ご臨席のもと、ファヒンの鉄道ホテル開所式を行う。**

**1924/01/01 (2466)**

文献3548, (RSRS 1923)

機関車検査長 (Locomotive Superintendent) プラヤー・サリットディガンバンチョンを機械担当技師長 (Phraya Saritdikan-banchon, Chief Mechanical Engineer 1st Councillor) に任命、昇進人事。ランクも昇進する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1924/01/15 (2466) 文献3549, 1, 3 (RSRS 1924) ; 文献3548, 1

ブラチャット (クロマルワン・ガムペンペット) 鉄道局総裁, 1924年1月15日から12月2日まで10カ月以上の海外視察の旅に出発。鉄道局特別検査官サンドバーグ氏 (C.P. Sandberg, Inspecting Engineer) を随行。目的は、契約を取り結んでいる各企業の仕事の進捗状況を視察するため。帰国後、写真、図版入りの報告書を提出。訪問先は次のとおり。

- \* Etablissements Dayde(e\*) at Creil: steel work for Rama VI Bridge;
- \* Batignolles' Works at Nantes: new locomotives on order;
- \* Hanomag at Hannover: conversion work of standard gauge into meter gauge;
- \* De Vries Robbe(e\*) at Gorinchem, Holland: steel bridges;
- \* Cravens Railway at Sheffield: bogie coaches construction
- \* de Wendel at ? : rolling of rails

1924/01/26 (2466) BTWM 1924/02/02

バンコクを中心に天然痘が流行。1923年4月1日から1924年1月26日までの累計は、バンコクが罹病者が649名、死者360名。全国は罹病829名、死者392名にのぼる。

1924/03a (2466) 文献3548, 6 (RSRS 1923)

1923年度の鉄道総収入は855万バツ、前年度774万バツに比べ10.5%の伸びを示す。増収の要因は、(1) ピッサヌローク, ウッタラディット, ターサオ, チエンマイ, サワンカロークなどの地方主要交易都市 (principal trading centres) での乗客の昇降数が増加したこと (とくに2月と3月に集中), (2) 貨物輸送能力の増強による貨物収入の大幅な増加 (前年比15.7%増加) にもとづく。

1924/03b (2466) 文献3548, 17-19 (RSRS 1923)

車輛関係の発注と納入、マッガサン鉄道工場での車体組立。

☆24輛の鋼鉄製メートル軌用ボギー客車の車枠シャーシーをイギリスの会社 (Cravens Carriage & Wagon Co., Ltd., England) より納入。すべてマッガサン鉄道工場で車体を組み立てる。

☆6輛の路面電車用シャーシーを納入。マッガサン鉄道工場で組み立てる。Motor Rail & Tram Car Co., Ltd.

☆9輛の路面トレーラーのシャーシーを納入。車体を同工場で組み立てる。

1924/03d (2466) 文献3548, 21 (RSRS 1923)

1923年度には29名の学生研修生と4名の機関車訓練生を機械事業部に配属、訓練を行なう。

1924/05/27 (2467) BTWM 1924/05/27

"Isan Provinces." 東北タイの交通状況について

\* イサーン州の総督プラヤー・ラーチャナグンは、バンコクに滞在していたが、フランス領ラオス総督の出迎えのためにウドンに帰還した。その際、鉄道局総裁代理が、プラヤー・ラーチャナグンのためにキャタピラー車を提供。コーラートからコーンゲーンまで送った。この道路を利用した旅行以前には、コーラート=コーンゲーン間は、水牛車を利用して9-10日間かかった。また、コーラートからウドンまでの旅は20日間。それが、今回のキャタピラー車の旅では2日間の道路の旅ですむ。

・ 資料พื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1924/05 (2467) 文献3549, 2 (RSRS 1924)

コーラートからコンゲーンに伸びる東北部線延長工事を開始する。まず46キロの工区について、建設契約の請負を行なう。

1924/07/17 (2467) BTWM 1924/07/17

南部線を利用したヨーロッパ人旅行者が『Inter-Ocean』に記事を投稿。タイ鉄道のサービスのよさ、きれいさ、ボーイの礼儀の正しさをベタほめ。食堂車での対応は東洋で他に類がないとほめる。

1924/07 (2467) BTWM 1925/01/31

"Through Railways (社説)" フランスで、インドシナとタイを接続する鉄道建設の検討が公式に表明される。

\*フランスの雑誌「*Tourisme*」が、パリのインドシナ委員会 (Comite de l'Indochine in Paris) で、連結鉄道 (バンコクとアンコールワット、サイゴンの間) の計画を検討していると報道。この計画は昔からあるが、公式に表明されたのは今回が初めてと解説。

\*コンニャック・インドシナ総督 (Dr. Congnacq, the Governor of Cochinchina) は、サイゴン=バットムバン間の鉄道建設には5年間かかり、4000万ピアスルの費用が必要と見積る。また、タイ側は鉄道をアランヤプラテートまで延長するか、あるいはウボン、コンゲーンまで延長する必要があるとも述べる。

1924/08/13 (2467) 文献3549, 4 (RSRS 1924)

プラヤー・プラシットサラガーン運輸事業部長 (Phraya Prasitsalakan, Traffic Superintendent, Colonel), ヨーロッパへの海外研修, 視察旅行から帰国。

1924/08/23 (2467) 文献3549, 2 (RSRS 1924)

北部線, バンコク=バーンミー間 (km161地点) で、メートル軌道による列車運行を初めて開始する。

1924/10/20 (2467) PKPS Vol. 37, 149-150: N93

「鉄道局の名前変更に関する布告 (仏暦 2467年)」

\*今後、正式の名称として「サイアム鉄道局 (Krom Rotfai Luwang haeng Krung Sayam)」の名前を使用する。また、つぎのような表記を使用してもよい。Rotfai Luwang haeng Krung Sayam, Rotfai Luwang なお、略称は「ローフォーロー (Ro. Fo. Lo.)」とする。

◆タイ鉄道局の英語名の名称変化は次のとおり。

\*設立から1917年: Royal Railway Department (RDD)

\*1917年7月27日、北部線、南部線の統合後: Royal State Railways

\*1924年10月20日以降: Royal Railways Department

ประกาศเปลี่ยนนามแห่งกรมรถไฟ (พ.ศ. ๒๔๖๗), กรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม, รถไฟหลวง, ร. พ. ล.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1924/11/06 (2467) PKPS Vol. 37, 233-251: N94

「サイアムの領土とケランタン、サイブリー、ブルリス、そして英領マラヤ連邦の間での列車運行に関する契約を実施する布告（仏暦 2467 年）」

\* タイと英領マラヤ鉄道の接続に関する公式の取り決め。

ประกาศให้ใช้สัญญาว่าด้วยการเดินรถไฟ ระหว่างพระราชอาณาจักร สยาม กับกัณฑ์ตัน ไทรบุรี เปอร์ลิส และสหรัฐมลายู (พ.ศ. ๒๔๖๗)

1924/12/11 (2467) 文献3549, (RSRS 1924)

イタリア人カノーヴァ技術局付き技師長 (G. Canova, Chief Engineer of the Technical Office) が退職。彼は 1899 年 10 月 28 日、ベートゲ局長時代にタイ鉄道局に技師補佐として入局。爾来、25 年間、鉄道局の建設部門で働いた。

1924/25 (2467) 文献3549, 27 (RSRS 1924)

マッサン鉄道工場で、作業・労働方式について全面的な見直しを行う。その結果作業者、管理者の仕事はより満足のいくものになった。この年度より、マッサン鉄道工場の労働時間を、8 時間半から 8 時間に短縮。賃金の支払も時間給に変更（◆それまでは日給ベース？）

☆通常の修理、保守、製造作業のほかに、道路局のために、自動車、道路建設車、トロッキ車の組立、修理を行なう。

1924 (2467) 文献3549, 1 (RSRS 1924)

この年、初めて国王が南部線及び国際線を利用して、バンコクとシンガポールとの間を往復する。ブラチャット鉄道局総裁は、連邦マレー鉄道のヘンショウ鉄道局長代理 (P.H. Henshaw, Acting General Manager of the Federated Malay State Railway) の協力に対して、謝意を表する。

1925/01/01 (2467) 文献3040, 13

東部線、チャチュンサオ＝ガビンブリー間、全長 100 キロが開通する。  
จะเข็งเทรา, กบินทร์บุรี

1925/01/05 (2467) 文献3005, 60

鉄道局保線課会議で、すべての木製橋を鉄橋に変えることを決定する。

1925/01/05 (2467) 文献3549, 2 (RSRS 1924)

ブラチャット鉄道局総裁、ヨーロッパ視察旅行帰国後、鉄道事業の見直しを指示する。とくに保線事業の重要性に鑑み、全国の各管区の保線担当技師を招集。バンコクの本部で 1925 年 1 月 5 日から 6 日まで会議を行なう。主な議題は、(1) 木製橋を鉄橋に代える作業、(2) 木材、燃料の供給方法の見直し、(3) レール関係道具の修理方法、(4) 保線事業部と他の事業部とのより調和的な連携をめざす計画策定など。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1925/01/17 (2465) BTWM 1925/01/17

"A Trip to Chiangmai: by Edward E. Long" チエンマイへの交通の旅程日数短縮について。

\*そんなに古くない昔には、チエンマイまで行くのに 22 日間かそれ以上の日数がかかった。いまでは、バンコクを水曜日の夜出発すると、翌木曜日の夜にはチエンマイに到着する。また、チエンマイで火曜日の朝の汽車に乗れば、翌水曜日の夜 9 時には首都バンコクに着く。往復にかかる日数はわずか 2 日間だ。

1925/03 (2467) 文献3549, 3 (RSRS 1924)

この年から海外に派遣した鉄道奨学生が帰国、鉄道局で働き始める。計 8 名。内訳は第 1 期生 7 名、推薦組 1 名。採用時の職位は技師補佐 (Assistant Engineer), 機械担当技師補佐 (Assistant Mechanical Engineer), 運輸検査官 (Traffic Inspector), 通訳 (Interpreter)。

1925/03 (2467) 文献3549, 1, 11-12 (RSRS 1924)

1924 年度は、米の豊作、鉄道営業距離の延長と新規車輛の急増が相俟って、未曾有の収入増加につながったと報告する。他方、支出の方は洪水が少なかったため減少し、収益も増加した。  
☆総収入は 2467 年度 455 万バーツ (2466 年度, 413 万バーツ), 10.1% の伸び。

1925/04/01 (2468) 文献3005, 61 ; 文献3040, 13

東北部線、ターチャー-ン=ブリーラム間が開通する。

1925/04/20 (2468) PKPS Vol. 38, 10-53: N96

「ナコンラーチャシーマーからコーンゲー-ンに至る鉄道建設のための土地その他不動産買収に関する勅律 (仏暦 2468 年)」

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น เพื่อสร้างทางรถไฟต่อจากนครราชสีมาไปยังขอนแก่น (พ.ศ. ๒๔๖๘)

1925/07/15 (2468) BTWM 1925/07/15

客車の資材、器具の公開入札の決定を公表。2 月に公示、6 月 29 日に入札結果を公表、32 社が入札に参加する。今回、決定を公表。(1) Angles, Platework ドイツの企業 Orenstein & Koppel  
(2) Bolts and nuts, screws イギリスの企業 Paul Pickenpack  
(3) Door fittings: ベルギーの企業 Canon le Grand  
(4) Corrugated iron: ベルギーの企業 Braine le Comte  
(5) Lamp brackets: ベルギーの企業 Canon le Grand

1925/08/10 (2468) PKPS Vol. 38, 131-137: N97

「バーンブアト-ン鉄道会社設立の国王勅許に関する布告 (仏暦 2468 年)」

ประกาศพระราชทานอำนาจพิเศษแก่บริษัทรถไฟสายบางบัวทองจำกัดสินใช้ (พ.ศ. ๒๔๖๘)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1925/08/25 (2468) BTWM 1925/08/25

"Roads in Siam" บำรุงราษฎร์รถไฟ (Bang Siam Railway Co., Ltd.)

\* 1923 年 1 月にプレー・ウォーラポンサปัปัทที่、すでに権利を獲得。資本金は 110 万バツ、1 万 1000 株 (1 株 = 100 バツ) 発行。出資者は大半がイッサラセナー・ナユタヤー族。会社の主たるメンバーは、プレー・スラガセートソーポン (土地登録局長)、ルワン・プラゴープヨントラキット (鉄道局)、ナーイチュン・ドウシット (新規採用)。ノンタブリー、パトゥムターニー、バンコクの 3 県をカバーする。

หลวงประกอบยังตรกิจ (โยน โยประยูร)

1925/11/25 (2468)

ラーマ 6 世王、ご逝去。

1925/11 (2468) 文献 3550, 1 (RSRS 1925)

ラーマ 6 世王の崩御にあたって、ブラチャット鉄道局総裁が、その治世期間 (1910-25 年) の鉄道発展を総括。もっとも重要な仕事は、「仏暦 2464 年 鉄道・道路法」の公布による法的整備、次いでメートル軌道への統一であったと報告する。

1925/26 (2468) 文献 3005, 61

ブラチャット (クロムマルワン・ガムペーンペット) 鉄道局総裁、陸軍工兵局第二課長のプラ・アラームローンチット (Phra Aramronchit) と協力して、陸軍の電信・電話設備更新を決定する。最新電信機器であるマッコニー製を購入。Co.Cho.Nung (Chare-chang 1) System と呼ぶ。350 キロ離れた所でも交信可能。

ระบบ จ.ช.๑ (จเรช่าง)

1925/26 (2468) 文献 3550, (RSRS 1925)

1925 年度から、すべてのメートル軌用の貨車には、真空自動制動機 (automatic vacuum brake) を装着する。客車はすでに数年前から使用。

1926/01/08 (2468) BTWM 1926/01/09

"Travel in Siam: Seventh Rotarian Dinner". バンコクのロータリークラブの晩餐会における講演会で、測量地図局のケンプ (P.R. Kemp) が講演。ピサヌロークの時間距離。

\* 24 年前、1902 年にバンコクに到着。まもなく、ピサヌロークに測量調査にでかけた。当時、線路はロップリーまでしか完成しておらず、ピサヌロークまでは約 12 日間の旅。それが今では 12 時間で行けると報告。

\* 1907 年、ナコンシタンマラートで、タイとしては初めて「三角測量」を開始する。

1926/01/08 (2468) 文献 3010 (カセームの葬式本)

カセーム・シーパヤック (Kasem Sripayak), 鉄道奨学生第 3 期生, イギリスのバーミンガム大学商学士, 1925 年 12 月に帰国。この日、鉄道局に運輸検査官 (Traffic Inspector) として入局。初任給は 200 バツ。なお、1910 年代末から、海外留学生の帰国後の初任給は文系が月 200 バツ、理系が 250 バツであり、理系・工学系に有利な給与体系となっていた。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1926/01 (2468) BTWM 1926/01/16

"Bangkok-Ubon in Three Days." บราชาตต์鉄道局総裁一行が東北タイ、ウボン線およびメコン川流域の自動車道路の視察旅行を行う。

\* 1日目、ゲーンコイに宿泊。2日目、シーサゲートに宿泊。3日目にはウボンに到着。ウボンから建設中のレールの最先端までは128 km。

\* ウボンからさらにモーターボートでピムンまで。そこからラオス道路を使用して車で旧パーサック、さらにナコン・チャンパサックまで(52 km)。国境で自動車道路の建設がなされている。

\* 鉄道が通じたことにより、スリンからバンコクに100輦にのぼる初貨車が運行するようになった。

1926/01 (2468) 文献3550, 2 (RSRS 1925)

メートル軌道への統一は順調に進み、1926年1月までに北部線はkm 633地点まで線路の交換が完了。一方、同2月までに東北部線は、km 126地点まで標準軌道のレールの撤去が終了した。

1926/02/01 (2468) 文献3550, 1 (RSRS 1925)

鉄道局経営のパータイパレス・ホテルがオープン。故ラーマ6世王がタイにおける観光業と近代ホテルの発展を願って、宮殿の土地を鉄道局へ寄付し、ホテルを建設する。

1926/02/13 (2468) 文献3550, 2 (RSRS 1925)

サームセン政府発電所 (Government Electric Power Station) を鉄道局の管轄へ移す。もともと、発電所は首都省のもとに置かれたが、首都省を内務省に併合するに伴い、いったんは発電所を都市行政局 (Department of Municipal Affairs) に移管した。しかし、鉄道の発展が著しいこと、近い将来、バンコク近辺の鉄道が電氣化される見込みなので、その管理運営を鉄道局に移管させるという趣旨。

☆この措置に伴い、鉄道局のなかに新たに電氣・電信・信号部 (Department of Electric, Telegraph and Signal Services) を設置。同時にこれを統轄する責任者として電氣担当技師長 (Chief Electric Engineer) を置く。同技師長は鉄道の電氣、電話、電信、信号関係の一切を統轄する。

1926/02/18 (2468) 文献3005, 62

パータイ宮殿鉄道ホテルの開所式に国王ご臨席。

1926/03/01 (2468) 文献3550, 4 (RSRS 1925)

プラヤー・サリットディガンバンチョン機械担当技師長 (Phraya Saritdikan-banchon, Chief Mechanical Engineer, 1st Councillor) を機械事業部から新設の電氣事業部へ移籍、電氣担当技師長 (Chief Electrical Engineer) に任命する。

1926/03/01 (2468) 文献3550, 4 (RSRS 1925)

ザッカリエ技術局付き技師長補佐 (H.A.K. Zachariae, Assistant Chief Engineer of Technical Service) を機械事業部の機械担当技師長 (Chief Mechanical Engineer) に任命、昇進。

1926/03 (2468) 文献3550, 3 (RSRS 1925)

1925年度に11名の海外から帰国した留学生を採用する。その全員が鉄道奨学生。内訳は第2期生が7名、第3期生が4名。技師補佐、機械技師補佐、運輸検査官に任命。



**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1926/03a (2468)      文献3550, 6 (RSRS 1925)**

1925年度の鉄道総収入は1612万バーツ（2467年度は1388万バーツ）で16%び大幅な増加。内訳は北部線（チャオプラヤー川の東岸）が1081万バーツ（同、933万バーツ）で67%を占め、南部線が残り530万バーツ（同、455万バーツ）を占める。南部線の伸びが北部線のそれを上回ったのは、線路沿線上の土地開発が進んだこと、客車貨車の配備が、この地区で大きく増加したこと、2点による。

**1926/03b (2468)      文献3550, 10-11 (RSRS 1925)**

**鉄道によるコメ輸送は急速に伸びている。**

☆**北部線**について。1925年度は2万5466トン（19万5880バーツ）、1924年度の1万4461トン（12万3451バーツ）より77%伸びる。とくにコーラートがその中心であり、9817トン（前年度3147トン）に達する。

☆**南部線**について。1925年度は5万5544トン（37万2551バーツ）、1924年度の4万4170トン（28万834バーツ）より急速に伸びる。しかも、全体の3万5435トンは南部地域（とくにパッタ룬とソンクラ），英領マラヤへの輸送であり、バンコクノーイ駅向けは2万2061トンに過ぎない。

**1926/03c (2468)      文献3550, 22 (RSRS 1925)**

**マッガサン鉄道工場で、木製車台を使ったメートル軌道用の有蓋貨車250輛の組立を開始する。**ただし、年度内には1台も完成せず。そのほか、木製車台を使ったメートル軌道用高側板貨車1輛を組み立てる。

**1926/03d (2468)      文献3550, 24 (RSRS 1925)**

**マッガサン鉄道工場のクレーン機械について。**

マッガサン鉄道工場の機関車修理工場では、オーバーヘッドクレーン機械が不適当なため、新しいメートル軌道用の機関車の修理に支障が生じている。これらの機関車修理のために新しい工場の建設が求められており、現在その準備と計画が進んでいる。新工場では「80トン能力の電気クレーン機械」を設置する予定で、1926年度から使用開始が見込まれている。**クレーン機械はドイツのアウスブルグ社に発注済み。**（Maschinenfabrik Augsburg A.G., Germany）。

☆マッガサン鉄道工場では、通常車両修理や保線事業、建設事業部の仕事のほかに、道路局の車や機械の修理を行なった。その他、発電所の運営が新たに加わったことにより、その電気機械修理も手掛けている。

**1926/04/01 (2469)      BTWM 1926/03/29**

**" Communications and Commerce." 商務省と運輸省の統合について。**

\* 商務省（5年前に Board of Commercial Development から省に昇格）と運輸省（12年前に設立）の2つは、過去著しい成長を遂げてきた。したがって、これらの事業を別々にするのではなく、ひとつにまとめた方がよりいっそうの成長を期待できる。現商務大臣チャンプリーは、すでにいろいろな地位（member of the Supreme Council of State, President of the Committee Studying the Opium Question, President of the Board of Commercial Development）のほかに、より上の重要なポストが予定されている。また、現運輸大臣のチャンプラー・ウォンサーヌプラパットは退職する予定。したがって新しい大臣には鉄道局総裁のブラチャットを任命することになった。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1926/04/01 (2469) 文献304, 62

商務省と運輸省を統合し、商務運輸省に改組する。初代大臣にブラチャット(クロムマルワン・ガムペンペット) 鉄道局総裁を任命。ブラチャットは鉄道局総裁と大臣を兼任する。

กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม

1926/04/01 (2469) 文献3551, 1 (RSRS 1926)

この日、クラム(J.A. Crum, Division Engineer), 管区担当技師を機械事業部技術責任者(Superintending Engineer)に任命。同時に、プラ・スワパンピットヤーガン機械技師を機関車検査長(Phra Suwaphan-phityakan, Mechanical Engineer, promoted to Locomotive Superintendent)に任命する。

1926/04/23 (2469) 文献3551, 9 (RSRS 1926)

運輸省と商務省の統合により鉄道局でも人事異動/チャラート鉄道局総裁補佐(Momchao Chalart Loploesan, Assistant Commisioner-General, 2nd Grand Councillor)が商務運輸省へ移籍。「鉄道局はこの人事により、有能で実績のあるエンジニアを失うことになる」と、過去10年間のチャラートの貢献に謝意を表する。

1926/04 (2469) 文献3551, 33 (RSRS 1926)

電気事業関係の分離独立に伴い(1926年2月), 信号機の設置状況についての記録が報告書に掲載される。現在, 使用している信号機の納入元は次の4企業。ただし, 原理はどれも同じ。

(1) ドイツのジーメンス社(Siemens & Halske), 26駅, 51ポスト。(2) ドイツのアーエーゲー社(Allgemeine Electricitats Gesellschaft: A.E.G.)。バンコクに自動連結信号機2つ。(3) インドのザックスビー社(Saxby & Farmer, ltd.) , 16駅, 34ポスト。(4) タイアー社(Tyer's & Co.,Ltd.)。

◆注: 1927年度からの推移を表3-8に作成、参照。

1926/05/01 (2469) 文献3040, 13

東北部線, プリーラム=スリン間, 全長44キロが開する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1926/05/01a (2469)

BTWM 1926/05/01、30-32

"Problems of Siam: An Industrial Frame." 経済改革構想、国家の経済管理について(1)「パースペクティブ」のペンネームによるタイ経済政策構想を『週刊バンコクタイムズ紙』が詳しく報道。

\*毎月、数千人に及ぶ中国人が移民でやってくるが、彼らの間には失業者は見られない。労働組織がきわめてよくできている(タイ人は現在、失業に悩んでいる)。教育水準から言えば、われわれ(タイ人)は中国人より上なのに、経済的な地位は中国人の方がよい。したがって、中国人移民を制限すべきである。

\*問題解決のために、商務運輸省の権限と機能を拡大する。まず、政府所有の商店、中央ストア局(政府商業局、Central Store Department)を新設し、政府関連の商品は一括して取り扱う。そして全国各地のタイ人商店にこの中央ストアを通じて卸売を行う。

\*同時に、工業局(Department of Industry)を新たに設置し、地方の農村工業、手工業を促進する。地場で製造された製品は中央ストアに供給する。

◆末廣注:のちのピブーン政権の県商社会社設立計画に瓜2つ。誰の構想(タイ人)か、出所は何かチェックする必要有り!!

1926/05/01b (2469)

BTWM 1926/05/01、30-32

"Problems of Siam: An Industrial Frame." 経済改革構想、国家の経済管理について(2)

「\*ここでの提案の骨子、すなわちタイが工業発展のための近代的な経済への移行に必要な手段は次の3点。

(1) まず流通機構を政府が自ら作ることで、消費を支配する。

(2) 次に、消費を支配することで、供給の方も規制する。

(3) 最後に、両者を統合することで、既存の経済組織(◆注:中国人のことか?)に対抗する。

ただし、私は国家が永久に経済を管理することを提案しているのではない。われわれタイ人大衆が自身で経済を管理することができるまでの期間だけ、国家が経済に介入することを言っているだけだ。

\*また、この構想と並行して、コメの管理、貯蓄銀行の設立、協同組合組織の設立を、民衆の繁栄を助けるために進める必要がある。

1926/05 (2469)

BTWM 1926/05/27

"The University." 1925年度のチュラーロンコーン大学卒業試験の合格者は次のとおり。

\*医学部16名、政治学部11名、工学部8名、看護学校22名、School of Midwifery 13名、薬学学校5名。

1926/06/01 (2469)

BTWM 1926/06/01

"Cars for Up Country: The State Railways' Latest." この日の朝、鉄道局は四輪駆動のルノー社製6輪車を、地方での輸送に使用するため、試運転を行う。他の6輪車との違いは、ガソリンではなくチーク材の薪を焚いて走らせる点。まずガソリンでエンジンを始動したあと、薪を使用する。1時間当たり5-6ポンドのチーク材が必要と報道。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1926/06/01 (2469)

文献3551, 9 (RSRS 1926)

運輸省と商務省の統合により、鉄道局でも人事異動／トーンจู法律課長 (Momchao Thongchue Thammachat, Legal Secretary, 3rd Grand Councillor) が、商務運輸省商業登記局局长 (Director of Department of Commercial Registration) へ移籍、昇進。トーンจูは、もともと裁判官から鉄道局へ移る。鉄道建設、土地収用などに係わる法律係争や訴訟の制度化に尽力する。鉄道局の法律部局の整備、発展、訓練を行なったのは彼の業績である。

หม่อมเจ้าทองอยู่ ธรรมชาติ

1926/07/15 (2469)

文献3005, 65

国王、マッサン鉄道工場を視察する。

1926/07/17 (2469)

BTWM 1926/07/22

"Cholera in Bangkok: Cases and Deaths Still Declining." バンコクを中心にコレラが大流行する。  
\* 1926年4月1日から7月17日までに、全国で6709名が罹病、4355名が死亡。バンコクは1708名が罹病、921名が死亡、トンブリーは684名罹病、408名が死亡。ナコンシタンマラートでも622名が罹病、378名が死亡。

1926/07/30a (2469)

BTWM 1926/07/31

"Communications in Siam: Speech by the Prince of Kambaeng Bejra." 1910年から15年間のタイ鉄道の発展について(1) 第一次大戦と輸送の発達。

\* 「第一次世界大戦が何に起因するのであれ、それはタイに関する限り、道路、鉄道、河川、航空の手段を通じたより速い輸送手段の発展を加速させる上で、もっとも幸いな影響を与えた。これは、主として、そして熱心に戦争目的のもとで研究研究された完全燃焼型のエンジンによっているが、それはのちに平和的な手段へと適用された」

"For whatever else the Great War was responsible, it had a most happy effect as far as Siam is concerned in speeding up the development of faster means of communications by road, rail, river and air. Much is due to the perfection of internal combustion engines, primarily and actively studied for war purposes and then applied to peaceful means."

◆出所：ロータリクラブの晩餐会でのブラチャット(クロムプラ・ガムペンペット)鉄道局総裁の講演より

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๘

1926/07/30b (2469) BTWM 1926/07/31

"Communications in Siam: Speech by the Prince of Kambaeng Bejra." 1910年から15年間のタイ鉄道の発展について(2) 鉄道網と5本の指。

\*タイの輸送網の構図は、ちょうど私自身の広げた手にあてはめることができる。すなわち、手首は南部線、親指はビルマへと繋がる鉄道、人差し指は北部線、中指はコンゲーン線、薬指はウボン線、そして小指は東部線に該当するからだ。外国との接続は、私の考えではこれらすべての路線に影響を与える。

(1) 国際的な鉄道接続の動きのなかにタイの鉄道をうまく結合させる。(2) わが国の商業に経済的な重要性をもたらすよう配慮する。

(3) いかに時間を短縮し、いかに輸送コストを短縮したか。

☆1910年当時、北部線はバートンブン(509 km地点)までしか通じてない。当時、チェンマイに行くには当時8日間はかかる。それが今では26時間で着く。

☆チェンマイまでの経費は昔は2000から3000バーツもかかった。しかも、最初はボートで、その後は荷物運び人と運搬用の動物を雇って陸路で行かなければならなかった。その後、ラーマ6世王の初期には、1名から2名の特別仕立ての車(saloon car)をまず借り切って(鉄道で)クンターントネルの手前まで行き、そこからは馬と荷車によってチェンマイまで行ったが、その場合には800から1200バーツかかった。いまや人々は57・10バーツの切符代を払えば26時間で快適にチェンマイまで行けるし、かりに寝台、食事代を含めても67バーツで行けるのである。

1926/07/30c (2469) BTWM 1926/07/31

"Communications in Siam: Speech by the Prince of Kambaeng Bejra." 1910年から15年間のタイ鉄道の発展について(4) 道路の発達について

\*道路局の仕事で、道路網の発達はきわだって進んだ。ラムパーンからチェンラーイは、道路がまだないときには7日から10日の旅が必要だった。しかし、道路ができたことにより、ラムパーンの駅から1日以内で着くことが可能となった。

\*「東北タイ(イサーン)の州も、ここ数年の間に同じことが起こっている。例えば、ノンカーイに行くのに1923年に私は15日間かかったが、いまでは乾季ならば、バンコクから4日間で行くことのできる距離となった。

\*「バンコクからメコン川へ行く場合に、どのような地点であれ、昔は何カ月もかかっていたが、いまでは平均4日から5日間で辿り着けるといっても過言ではない。」

1926/08/01 (2469) 文献3005, 65

鉄道長距離電話の使用を開始する。同じ日、電信基地の事業運営の権限を、海軍省から郵便電信局に移管する。いずれもブラチャット商務運輸大臣の新方針にもとづく。

โทรศัพท์ทางไกลของรถไฟ

1926/08/25 (2469) 文献3551, 4 (RSRS 1926)

ヴァレンヌ・仏印総督(Varenne, Governor-General of Indochina)が、ラーマ6世王鉄橋の完成を祝って訪問。同時にタイ鉄道局総裁とタイ=インドシナ間の輸送協力について話し合いを行なう。なお、この会談の席上には、カンボジア、ラオス、アンナンの高等官も同席した(Baudoin, Resident Superieur of Cambodia, Bose, Resident Superieur of French Laos Pasquier, Resident Superieur of Annam)。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1926/11/08 (2469)

文献3040, 13

東部線、カンボジアと接続する。ガビンブリー＝アランヤプラテート間、全長94キロが開通。

1926/11/21 (2469)

文献3551, 4 (RSRS 1926)

北部線で「メートル軌」による列車運行を初めて開始。なお、同年「第3の線路（真ん中の線路）」を敷設する作業は、北部線、東北部線とも完了。外側の「第2の線路」を取り外す作業は、現在、保線事業部が実施中である。

1926/11/25 (2469)

BTWM 1926/11/26

"Railway Workshops" マッササン鉄道工場の公開入札。

\*さる9月30日に公表された公開入札の結果、マッササン鉄道工場の新しい組立工場家屋の建設（屋根部分と建築物の2つ）には、計12社が応じた。

\*この日、屋根の部分は、バンコクドック社（Bangkok Dock Co.,Ltd.）に4万800パーツで、建築物はチン・ンゴック（Chin Ngok）に12万5000パーツで、それぞれ請負わせることに決定する。

1926/12 (2469)

文献3551, 29-30 (RSRS 1926)

マッササン鉄道工場の新しい機関車修理工場の工事を開始。従来の工場では、新しく購入した機関車に見合うクレーン機の不足で困難な状況が続いている。それを別にすると、同工場は、車輛修理と並行して、道路事業部、保線事業部、機械事業部、建設事業部、サムセン発電所の機械修理、保守の作業などを行なった。

1926/27 (2469)

文献3066, 161

陸軍工兵局（Krom Charethahan Chang）、3部局を2部局に改編。第一陸軍工兵局（国王守備隊）、その下に2つの大隊。すなわち第一工兵大隊（Kong Phan Thahan Chang thi 1 Raksa Phraong）と第一通信大隊（Kong Phan Thahan Suesan thi 1）を設置する。一方、第一通信大隊の下にはさらに2つの中隊を配置。第二陸軍工兵局はアユタヤーに本部を設置。第二工兵大隊と第二通信大隊のふたつ。☆第一通信大隊長は、ルワン・ヨータナッティガーン（1926年）、ルワン・インターランデート（1927-31年）；第二通信大隊長はルワン・ピチャイピタック（1926年）、ルワン・ヨータナッティガーン（1927-31年）が就任。

กรมจเรทหารช่าง, กองพันทหารช่างที่ ๑, กองพันทหารสื่อสาร ที่ ๑, ผู้บังคับกองพัน, หลวงโยธานัติการ, หลวงพิชัยพิทักษ์, หลวงอินทร์เรืองเดช

1926 (2469)

文献3517, 197

鉄道局職員の「タイ人化」について

\*ブラチャット（クロムマクン・ガムペンペット）鉄道局総裁は、基本方針として鉄道局職員の「タイ人化」を進める。1917年から1925年まではとくに中国人の雇用に大きな変化はなかったが、1925年11月26日にラーマ6世王が死去し、ラーマ7世王が新たに即位すると、本部事業部、経理部、他の事務職に従事する中国人に対して、退職もしくはタイ国籍への変更を迫った。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1927/01/01 (2469) 文献3065, 209-216

「仏暦2469年 ラーマ6世王橋開通に関する国王へのご報告」. 全文を収録。なお, <文献3065, 203>には, チャオプラヤー河を架橋する橋の建設に関する記録を収める。

คำกราบบังคมทูลรายงานในการเปิดสะพานพระราม ๖ พ.ศ.๒๔๖๙

1927/01/01a (2469) BTWM 1927/01/03、19-21 ; 文献3005、66

"Rama IV. Bridge: Opened by the King." ラーマ6世王橋の開通式典が行なわれる

\*チャオプラヤー川の東西をつなぐ歴史的な事業を計画した故ラーマ6世王の偉業を讃えるために、同国王の誕生日1月1日に合わせて、ラーマ7世王が開通式を行う。

☆国王のお言葉「Rama VI Bridge may be considered one of the greatest achievements of His Reign and is thus a fitting Royal monument to His late Majesty. For this reason We have chosen the 1st of January, His Natal Day, for the performance of the opening ceremony."

☆ブラチャット鉄道局総裁の貢献について。"The fact that His late Majesty chose as Commissioner General of State Railways, a most clever and able man, and entrusted him with the task carrying out His policy, which has been achieved with such brilliant success, was again a sign of His sound judgement in putting the right man in the right place."

1927/01/01b (2469) BTWM 1927/01/03、19-21

"Rama IV. Bridge: Opened by the King." ラーマ6世王橋の開通式典について(2)

☆1月1日、午後2時5分にフアラムポング駅を最初の列車が出発、川を渡った。国王は橋梁建設にたずさわったスタッフを功勞するために、以下の鉄道局の技師とフランス人技師に勲章を授勲。

\*J.A. Crum; Luang Prakopchatrakit; Chao Kawila na Chiangmai; Perre M. Lortet; P. Siret

☆ラーマ6世王橋の概要(BTWM 1927/01/03, 14-15)

\*長さは全長442・08m。5つのブロックに分かれる。真ん中が120m。その両脇が84m。裾野が77・04m。幅は10m。橋の上部構造はコンクリート建造物が1万7433立方米、鋼鉄の仕事は2631トン。建設契約の総費用は278万4113バーツ。上部の構造物は1926年2月に完成。

1927/01/01c (2469) 文献3551, 1 (RSRS 1926)

ラーマ6世王橋の開通式を行なう。国王の特別演説の英語訳を転載。「ラーマ6世王橋の開通を祝う本日この日の式典をことさら嬉しく思う。今日この日は、わが国の歴史の中でも、もっとも重要な出来事のひとつとして記録されるであろう・・・ラーマ6世王橋の建設は、今日までサイアムでなされたもっとも偉大な仕事のひとつである。橋は2つの異なる軌間の鉄道をひとつに統一しただけでなく、人々の往来や将来の自動車による往来を可能にしたからである。将来、道路が建設されれば、チャオプラヤー川をはさんだ兩岸、バンコクとトンブリー間の往来も可能となる」と演説。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1927/01/01d (2469) BTWM 1927/01/03、19-21

"Rama IV. Bridge: Opened by the King." ラーマ 6 世王橋の開通式典について (3)

\* ラーマ 6 世王橋の開通にあたって、ラーマ 7 世王が鉄道局総裁に与えた謝辞。輸送手段の開発と商業発展は緊密な関係にある。

「王国のいかなる地域であれ、輸送に費用がかさむ。特別の関心を輸送手段の費用の低下と迅速化に向けなければならない。その後、商業発展局がわが国の貿易商業の育成のために設置されたが、輸送手段に関わる官吏がこの商業発展局のメンバーとして任命された。これは、故ラーマ 6 世王が、貿易商業の育成には輸送手段こそがきわめて重要なテコになるという信念をもっていたからにほかならない」

1927/01/06 (2469) BTWM 1927/01/06、38-39

"The King Goes North: First of His Line." ラーマ 7 世王、国王・王妃の北タイ、チェンマイへの旅行。

以下、えんえんと克明な報告が連日、『週刊バンコクタイムズ紙』に掲載される。特派員も派遣してリアルタイムで報道。歴代の国王としては初めてのチェンマイ訪問。

\* 1月6日午前8時、チットラダー宮殿駅から出発、ピッサヌロークに向かう。多数の王族、閣僚、外交官が見送り。同行者は、ダムロン内務大臣、ブラチャット(クロムマプラ・ガムペーンペット)運輸商務大臣、鉄道局からは運輸局長、機械技師長などが同行。他の王族、国王、王妃の僕も多数同行する。

\* お召し列車は10両編成。(1) ヴァンと3等客車、(2) 3等客車、(3) 2等寝台車、(4) 1等全日用车、(5) 食堂車、(6) 厨房車、(7) 特別客車、(8) 国王・王妃用の昼用サルーン車、

(9) 国王・王妃用の夜間用サルーン車、(10) 運輸商務省大臣用特別客車の10両。1等、2等の特別寝台車はマッサン鉄道工場で内装改造を行う。以下、旅行の様子は省略。

1927/03/31 (2469) 文献3005, 66

バンコク＝バーンスー間の複線工事が完了する。

1927/03a (2469) 文献3551, 6 (RSRS 1926)

1926年度に、7名の鉄道奨学生が帰国、入局する。内訳は2期生1名、3期生6名。

1927/03b (2469) 文献3551, 15 (RSRS 1926)

☆初から精米状態での鉄道輸送への変化について、1926年度の年次事業報告書は次のように述べている。「地方における精米所の生産拡大とその数の増加が続いているので、国内のコメ(鉄道)輸送は決定的に増加した。ファラムポン(バンコク中央駅)の貨物倉庫は、数年前までは初で一杯であったが、いまやコメで埋まっている。初取引は、ラーマ 6 世王通りのバーンソン(Bang Son)やチャオプラヤー河口駅(River Station)の方へ移ってしまった」

1927/04/20 (2470) 文献3552, 5 (RSRS 1927)

3名の鉄道局幹部に、4月20日から11月19日(22日)まで、大学院での研修のためヨーロッパ出張を命じる。3名は次のとおり。(1) Luang Prakopyantrakit, Section Engineer, 3rd Councillor, (2) Luang Rot-ratthawichan, Maintenance Engineer, 3rd Councillor, (3) Phra Chakrathabodi, Manager of Hotel Brand, 2nd Councillor.



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1927/04/21 (2470)

BTWM 1927/04/22

バンコク=アンコールワット間が列車と車でじつに12時間ですむ。

\*ブラチャット商務運輸大臣一行が、4月21日の午前6時15分にアンコールワットを出発。その日のうちの午後6時10分にバンコク中央駅に到着し、記録を打ち立てた。同時に、アンコールワット(415km離れている)は、いまや東北のコーラート、北のピサヌローク、南のチュムボンに行くよりも短時間で行ける距離となった。

1927/08/12a (2470)

BTWM 1927/09/17、57

オーストラリアを訪問中のブラチャット(クロムマプラ・ガムペンペット)商務運輸大臣が、絶対王政についての見解を述べる。オーストラリアの新聞に掲載されたインタビュー記事を『週刊バンコクタイムズ紙』が再録、紹介。

☆工業や商業では近代化を進めているが、統治の面でも近代的発展を進める意図があるのかどうかとの質問に対して。

答え: We are gradually educating the people, and before you can allow representative government, you must have a certain pitch of education. At present we have not reached that pitch, and, therefore, representative government would not be advisable. If we had that just now we would be dominated by a certain class of political bosses, and corruption would become rife."

1927/08/12b (2470)

BTWM 1927/09/17、57

オーストラリアを訪問中のブラチャット(クロムマプラ・ガムペンペット)商務運輸大臣が、国内での精力的な活動を披露。オーストラリアの新聞に掲載されたインタビュー記事を『週刊バンコクタイムズ紙』が再録、紹介。国内での活動について。「昨年1年間に、私は合計2万5000キロの旅を行った。これは世界を一周する距離である。どうやって旅をしたか。鉄道、自動車、象、そして私自身の足を使って動き回った。」

◆注: 実際、ブラチャットはきわめて精力的に動き回っている。1926年12月には、南部線の橋の事故の視察のために、24日にバンコクを出て、km770地点を視察、27日には帰還。往復1540kmを65時間で移動している(BTWM 1926/12/28)。

1927/10/17 (2470)

文献3552, 5 (RSRS 1927)

機械事業部、機関車工場ボイラー検査長のパワー(R.H. Power, Chief Boiler Inspector, Mechanical Service)、退職する。

1927/11/15 (2470)

文献3552, 5 (RSRS 1927)

スミス技術局付き技師長(R.F. Smyth, Chief Engineer in charge of Technical Service)、27年間以上のタイ鉄道局での仕事を終え、退職する。

1927/11/16 (2470)

文献3552, 5 (RSRS 1927)

プレーヤー・ラムパイボンポリパット建設担当技師長(Phraya Ramphaiphong-boriphat, Chief Construction Engineer, 3rd Councillor)、36年間のタイ鉄道局での仕事を終え退職する。

◆経歴は、本書の表Ⅶ-5を参照。同時に次の記事も参照。BTWM, March 8, 1928

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1928/01/21 (2470) 文献3005, 68

ฟารามบอร์น駅のラーチャターニー鉄道ホテル開所式に国王ご臨席。

1928/01/24 (2470) 文献3552, 1 (RSRS 1927)

バンコク中央駅の中にラーチャターニーホテル (Rajdhani Hotel) を開設する。このホテルの中には、税関局と郵便局の支所も併設する。

1928/01/27 (2470) BTWM 1928/01/27

プレーヤー・サラサートシリラックをタイ人第2代目鉄道局総裁代理に任命。

\*ブラチャット (クロムマブラ・ガムペーンペット) 鉄道局総裁は、兼任のまま商務運輸大臣に就任した (1926年5月15日) が、大臣の仕事が激務のため、鉄道局総裁の仕事を代理に委譲することを決定した。

1928/02/27 (2470) 文献3517, 196

ブラチャット鉄道局総裁兼商務運輸大臣に替えて、プレーヤー・サラサートシリラックを第2代目タイ人鉄道局総裁に任命する。総裁代理から総裁へ。

☆ブラチャット (クロムマクン・ガムペーンペット) 鉄道局総裁の業績について、イギリスの外交文書は高い評価を与える。

"..... He is one of the most able and is certainly the most energetic of all the late King Chulalongkorn's sons. .... the Siamese railways are today, thanks to his energy and ability a work of which any man might be justly proud." ( UK FO 422/85, "Notes on Leading Personalities." )

◆外交史料は、末廣がオリジナルをコピー済み。

1928/02/27 (2470) 文献3552, 1-2 (RSRS 1927)

ブラチャット鉄道局総裁が退任。タイ鉄道局総裁ブラチャット (クロムマブラ・ガムペーンペット) が、兼任している商務運輸大臣の仕事が激務のため、総裁の職から退任。後任は、道路担当技師長、総裁補佐のプレーヤー・サラサートシリラック (Phraya Sarasatsirilak, Chief Highway Engineer, 3rd Grand Councillor) (p.2).

☆1927年度の『年次事業報告書』には1916年度から1927年度の間の、ブラチャット総裁時代の鉄道の発展が紹介されている。延長キロ数はこの間、38%の伸びに留まったが、総収入は91%、利益は115%の伸びを示した。

1928/03/31 (2470) BTWM 1928/04/02

"Railway Extension." チャオ・ガオウィラー・ナチエンマイほか、20名のスタッフが、新しい鉄道延長の測量調査のために出発する。これは、ロブリーから28キロ北上し、バーンパーチャーから66キロ地点にあるバーンミーを始発として、現在のコーラート線に平行して走る新しい路線 (支線) 建設の事前調査のため。

◆注1: この鉄道は結局、建設されなかった。

◆注2: このあと、彼らを乗せた飛行機が墜落行方不明となり、大騒動となる。4月12日以降の『週刊バンコクタイムズ紙』の記事を参照。一時は行方不明、死亡の観測が流れたが、墜落現場で発見、一命を取り留める。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1928/03a (2470) 文献3552, 11 (RSRS 1927)

1927年度に、前年度に比べ初とコメ、とりわけコメの鉄道輸送が飛躍的に伸びた。初は1927年度50万909トン(1926年度, 35万4998トン), 金額は336万バーツ(同, 216万バーツ)。一方、コメの輸送は、内地の輸送が1927年度8万8970トン(1926年度5万2123トン), 英領マラヤへの輸出は4万3607トン(同, 2万6200トン), 両者を合わせた収入は117万バーツ(同, 58万バーツ)であった。

1928/03b (2470) 文献3552, 3 (RSRS 1927)

1927年度に、海外から帰国した学生7名を採用。うち6名が鉄道奨学生。内訳は、4期生5名、推薦組1名。残りの1名は、モムチャオ・ドゥーラパカーン(Momchao Dulapakan, B.A. Cantab. appointed to Under Foreman of Government Power Station: July 28, 1927)

1928/03c (2470) 文献3005, 70

郵便電信局、テレフンケン社製の通信機器を設置。国外との通信が恒常的に可能となる。

1928/04/01 (2471) BTWM 1928/03/14

"Railway Development." 東北タイのスリン県で、同日から水田にかかる土地税を決めた法律が公布される見込み。鉄道の開通がスリン県に繁栄をもたらし、そのことで新たに土地税を徴集することを政府が決定した。土地は「ナーファングローイ」の分類で、収穫面積に従い、第5等級のランクがつけられている。その結果、土地税は1ライ当り40サタンとなる。

1928/04/01 (2471) 文献3553, 2 (RSRS 1928)

ルワン・パットラキットコーソン(Luang Phatrakit-koson, Assistant Chief of Central office)を、本部事業部長(Chief Central Office)に任命する。

หลวงภักธิกิจโกศลย

1928/05/16 (2471) 文献3553, 5 (RSRS 1928)

モームチャオ・スームサワット機械担当技師(Momchao Soemsawat Kridakon, Mechanical Engineer, 3rd Councillor), 海外研修のため、1928年5月16日から翌1929年1月19日まで8カ月間、ヨーロッパへ出張する。

หม่อมเจ้า เสริมสวาสดีกฤดากร

1928/05/19 (2471) 文献3005, 71

「仏暦2471年 協同組合法」を制定。ブラチャット(クロムマルワン・ガムペンベット)商務運輸大臣が積極的に働きかける。

ประกาศพระราชบัญญัติสหกรณ์ พุทธศักราช ๒๔๗๑

1928/06/27 (2471) 文献3005, 72

タイ全国の電力工場の管轄を、商務運輸省に一元化する。

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔**

**1928/07/01 (2471)**

文献3553, 5 (RSRS 1928/29)

**マッサンの各工場長にタイ人を任命する。**

ルワン・ロットラッタウィチャーณ机械担当技師 (Luang Rot-rattawichan, Mechanical Engineer, 3rd Councillor) をバンコクノイ工場からマッサン鉄道工場の機関車修理工場, 機械工作工場, 製鉄鑄鉄工場の各工場長 (in charge of Erecting and Boiler Shop; Machine Shop; Smithy and Foundry Shop of Makasan Workshops) へ任命. 同じく, ルワン・ソーポンピットヤーボン机械担当技師 (Luang Sophon-phityaphon, Mechanical Engineer, 3rd Councillor) を客車貨車修理工場の工場長 (in charge of Carriage and Wagon Shops) に任命する.

**หลวงวรวิชัย, หม่อมหลวง หลวงโสภณพิทยาภรณ์ (อุไร อิศรเสนา)**

**1928/08/01 (2471)**

文献3040, 13

東北部線、フアイタップタン=シーサゲート間, 全長34キロが開通する。

**ห้วยทับทัน, ศรีสะเกษ**

**1928/08 (2471)**

文献3040, 55 ; 文献3005, 77

**マッサン鉄道工場に機関車修理工場を新設する。**5基のクレーンを配置する。

☆クレーンの内訳は次のとおり (文献3040, 55)

- (1) 機関車の組み付けと修理: 80トンクラスが1基、5トンクラスが1基。
- (2) 炭水車の修理: 25トンクラスが1基、10トンクラスが1基。
- (3) 牽引車 (tender) の修理: 10トンクラスが1基。

**1928/09/08 (2471)**

文献3553, 1 (RSRS 1928/29)

**プラヤー・サラサートシリラック (Phra Sarasatsirilak, 3rd Grand Councillor)** 鉄道局総裁代理を, 正式の第2代目鉄道局総裁 Commissioner General of Railwaysに任命.

☆プラヤー・サラサートは, 初代道路局長 (Chaokrom Thang: 1911-17年), および鉄道局に道路局が併合された後も道路担当技師長 (実質上の道路局長、Nai-chang Thang: 1917-28年) を務める.

**พระยาสาธตศิริลักษณ์ (สรเสรีญ สุขยางค์), นายช่างทาง**

**1928/12/23 (2471)**

BTWM 1929/06/15, 48-49

"Nakon Rajasima Circle : Lecture by Minister of Public Instruction." **教育大臣がコーラート=ウボン間の旅行について詳細な報告。**

\* 12月23日、バンコクを出発。コーラート、ブリーラム、スリン、シーサゲート、ウボンと鉄道、自動車の旅行を行なう。1月2日、チャンパサックから帰路の旅に。

\* コーラートからウボンへの旅の間、**鉄道沿線で常に見たのはコメ、木材、豚の3つ。**木材 (mai payung) は、短く切り揃えて束ね、バンコクに運んで中国に輸出する。一方、豚はバンコクに運んでシンガポールに輸出。3つとも鉄道が開通するまではバンコクに運ぶすべがなかったため、東北部ではあまり盛んでなかった。

◆注: 教育大臣ターニー殿下の、教員会議での講演記録の翻訳。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1928/12/28 (2471) 文献3005, 82

「ブッタ橋の架橋のための土地収用に関する勅律」を公布する。同時に、同架橋工事の特別委員会の委員長に、ブラチャット(クロムマプラ・ガムペンペット)商務運輸大臣を任命する。

ประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ

1928/29 (2471) 文献3553, 2 (RSRS 1928)

noonnamkun railway saw mills (Nong Nam Khoon Railways Saw Mills) を閉鎖し、売却する。

1928/29 (2471) 文献3553, 17 (RSRS 1928)

この年度、ウッタラディット地区の鉄道保線作業で、建設労働者の数名がコレラによって死亡した。しかし、全体的に見ると作業は順調に進んだ。

1928/29 (2471) 文献3553, 26 (RSRS 1928)

この年度、機械サービス部の機構改革を実施。運輸機械サービスの仕事が増大したため、仕事の責任を管区担当機械技師(District Mechanical Engineer)に移す。この技師は直接的には機関車担当責任者(Locomotive Superintendent)の直属とする。

☆管区は4つになる予定。第1管区は南タイ管区(トゥンソンに本部)、第2管区は東北タイ管区(コーラートに本部)、第3管区は北タイ管区(ウッタラディットに本部を設置の予定)、第4管区はバンコクに本部。

1928/29 (2471) 文献3553, 30 (RSRS 1928)

magasin railway workshop (Magasin Railway Workshop) の熟練労働者の不足を訴える。以後、繰り返しこの問題は報告される。

1928a (2471) 文献3045, 27

Siam Engineering Association (サイアム・エンジニア協会\*) が設立される(1)。

☆タイ鉄道局のエンジニア(技師)が中心となって協会を設立。エンジニアはいずれも外国留学組で学士の称号を持つ。一方、1917年10月、チュラーロンコーン大学に工学部が設立されたが、彼らの場合には「卒業資格証書(prakat-niyabat)」のみ与えられ、学士(parinya wisawakamasat banthit)の称号は与えられなかった。国内の工学部卒業者は、鉄道局、郵便電信局、灌漑局に入って技術関係の分野で働いても、チャーング(技手)の資格しかなく、ナーイ・チャーング(技師)にはなれなかった。技師の部下として入局し、技師に出世するには何十年とかった。その結果、外国留学組(hua-nok, 外頭)と国内卒業組(hua-nai, 内頭)のあいだの関係は必ずしもよくなかった。

สมาคมช่างแห่งกรุงสยาม, ประกาศนียบัตร, ปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต, หัวนอก, หัวใน

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

**1928b (2471)**      文献3045、27

**サイアム・エンジニア協会\*の活動(2)**。外国留学組と国内卒業組の対立。

☆同協会は、鉄道局の外国留学組を中心に設立され、活動は講演や外国人技師がタイを訪れた場合にその歓迎パーティーなどを行なう。

不幸にして、彼らエンジニア(技師、ナーイ・チャーン)たちは、学士の資格をもたないチュラーロンコーン大学の工学部卒業生たちをメンバーに迎え入れようとしなかった。

◆注:その結果、1934年にチュラーロンコーン大学の工学部卒業生たちは、独自に「チュラーロンコーン大学工学協会」を設立することになる。

**สมาคมวิศวกรรมแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**

**1929/01/14 (2471)**      文献3553、1 (RSRS 1928)

**国王夫妻、南部線を使ってはじめてプーケットまで旅行。**1月14日、チットラダー宮殿を出発。翌15日朝、パッタ룬駅に到着。パッタ룬からガンタンまで第9号線(Southern State No.9)を使って、自動車で半島を横切った後、ガンタンの近くリボン島から船に乗り、プーケットに上陸する。帰路は、2月11日、ガンタン線のトラン駅で汽車に乗り、翌日12日の朝、フアヒンに到着。フアヒンで休憩、同日12時半に出発して、チットラダー宮殿到着はその日の夕方。

**1929/01/24-02/07**      BTWM 1929/01/24

**国王・王妃が南タイへ旅行に出発。**トラン、プーケットなどを回り、スズ探掘会社などを視察。ダムロン内務大臣のほか、鉄道局からはプラヤー・プラシットとザッカリエが同行する。

◆以後、『週刊バンコクタイムズ紙』は連日、国王の旅行状況を詳しく報道する。

**1929/02/21 (2471)**      文献3554、3 (RSRS 1929)

2月21日から10月11日まで約8カ月、ルアン・チャルーンサニットウォン機械担当技師(Luang Charunsanitwong, Mechanical Engineer, 3rd Councillor), 大学院コースの研修のためヨーロッパへ出張。帰国後は機械事業部(機械サービス部)に配属。

**1929/03/01a (2471)**      BTWM 1929/04/13

"The Railways of Siam: Progress of the Work of Construction at the 1st March, 1929"と題する論文が『インドシナ経済評論(L'Eveil Economique de l'Indochine)』に掲載される。1929年3月現在の鉄道建設の進行状況

☆**コーンゲーン線**:レールの先端はバンコクから308km地点(コーラートから42km)まで完了。土木工事の方は450km地点、コーンゲーンの直前まで終わっている。

☆**ウボン線**:シーサゲート(km515)までは列車が運行。

☆**ビルマとの連絡鉄道**:4年前に、モールメイン=イエ(Ye, km141)まで開通。1930年までにはシンビュウビン(Sinbyubuin, km225)、1932年までにはメルグイ(Mergui)まで開通の予定。1929年にメルグイから国境(km177)までの調査は完了し、1931年には工事が開始される見込み。他方、この線はプラチュアップキーリーカン(メルグイから190キロ、バンコクへは318キロ)に接続する予定。

☆もしこのメルグイ線が完成すれば、ラングーンとバンコク間(495キロ)は、ペナン経由の海路に比べて800キロ、陸路で654キロ短縮される。

\*将来、鉄道がつなぐと、サイゴン=バンコク=モウルメイン=アキャブ=カルカッタは鉄道で5日間の旅となる。バンコク=モウルメイン間(1298キロ)は鉄道で36時間の旅。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1929/03/18 (2471) 文献3553, 6 (RSRS 1928)

4名の鉄道奨学生(第5期生)を、鉄道局技術局から道路局(Department of Ways)へ移管する。

1929/03a (2471) 文献3553, 3 (RSRS 1928)

1928年度、海外留学生12名を採用する。そのうち9名が鉄道奨学生(4期生1名、5期生6名、6期生1名、推薦組1名: 詳しい報告は別表 本書6-1、2参照)。残りの3名は次のとおり。Momchao Wotyakan (B.A. Cantab., Assistant Architect, 1928/5/7); Khao Na Pomphet (E.E. of Rensselaer Polutechnic Institute, Troy, Assistant Electrical Engineer, 1928/5/10); Kosaiya Sukhwanit (Diplomat of MIT USA, Assistant Electrical Engineer, 1928/11/6)。

1929/03b (2471) 文献3553, 8 (RSRS 1928)

コメの鉄道輸送について/1927年のコメの収穫は、過去5年間の平均より100万ピクルも減少。そのため、1928年度の鉄道収入にも影響し、前年に比べ、鉄道の総収入は初めて低下した。  
☆地方の精米所が鉄道輸送を利用ようになる。その結果、従来の舩による搬送から精米形態へと、コメ輸送が移行している。ちなみに、精米による輸送は1923年度の1万62トンから1928年度の10万6164トンへ10倍に伸びる。(12ページ)

1929/04/06 (2472) 文献3554, 1 (RSRS 1929)

ラーマ1世王通り、パドゥンクルンガセーム運河に架けた歩道橋、陸橋(Kasatra Suek)の開通式に国王ご臨席。この陸橋の建設は鉄道局が担当する。タイ最初の歩道橋。

1929/06/25 (2472) BTWM 1929/06/26

タイ鉄道局と英領マラヤ鉄道の合同会議が、バンコクのパヤータイホテルで行われる。主要議題は9月1日から開始する国際急行線の新しい時刻表。

1929/07/25 (2472) BTWM 1929/09/14、57-58

"The Memorial Bridge: Siamese Engineer Explains Project." メモリアル橋の架橋について(鉄道局技術サービス局のタイ人技師ルワン・プラゴープヨントラキットが、9月13日に説明会を開く)  
\*1929年6月30日、ロンドンで公開入札を行なう。計6社が応じる。  
\*同年7月25日: 建設請負いはイギリスのドールマン社(Messrs, Dorman, Long and Co., Ltd.)に決定。同社はイギリスでも最大手の鉄鋼メーカー兼建設エンジニアリング会社である。入札価格は橋本体が24万4332ポンド、附属品が7万5093ポンド、合計31万9425ポンド。  
\*長さ230メートル、鉄道だけでなく道路もつける。はね橋形式。国王はバンコク側の自分の土地を提供するだけでなく、建設費の半分を国王財産局で賄うと表明。  
\*このメモリアル橋の建設は、トンブリー地区20万人を東岸のバンコク側と陸路で結び付けるための、新しいバンコク都市計画の一貫として行なっている。(BTWM 1929/08/19)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1929/07 (2472)

BTWM 1929/07/22

" Sending Siamese Students Abroad : Prince Varnvaidyakara's Views." ไวไวทヤーคอน殿下 (当時、イギリス大使) の「留学」観。(◆注：きわめて興味深い見解)

☆「海外へのタイ人学生の派遣は必要か?」という質問に対して、「もちろんそうです。しかも政府によって。because neither general nor technical education is sufficiently developed in Siam to ensure adequate training for the higher posts which used to be, or are now, held by Europeans.

☆「近代文明を特徴づけているのは組織である。方法、規律、そして協力はきわめて重要だ。チームワークこそが、私たちタイ人がまず学ぶべきものであり、パブリックスクールや大学はその最適の場である」「タイ人にとっては、限定された専門知識より一般教養の方がより重要である」

☆「学生は留学が1年でも遅れれば、それだけ一般教育から得る利益も減っていく。学生は最低5年間、可能であれば10年間、ヨーロッパに留まるべきだ。ただし15年間以上の滞在は必要ない」

1929/08 (2472)

BTWM 1929/08/09、45

" The State Railways : Partial Electrification Decided Upon." 政府は、バンコク近辺の鉄道電化実施を決定した。

＊薪の集積場のスペースがもはやバンコクにないこと、ディーゼル電気機関車の方が蒸気機関車より牽引力に優れていることなどの理由から、鉄道電化計画の部分的実施を決定。とりあえずの対象路線は

(1) バンコク＝バーンパーチャー；(2) 東部線のマッタサン駅まで；(3) ラーマ6世王鉄橋とターリンチャン駅まで；(4) 南部線のバーンコクノイ駅からナコンパトム駅まで。

1929/11/25 (2472)

文献3517、205-206

ディーゼル電気機関車導入計画とバンコク電化3カ年計画

＊ブラチャット(クロムマプラ・ガムペーンペット)商務運輸大臣は、大臣会議に13輦のディーゼル電気機関車を300万バーツで購入する計画であることを報告。さらに、850万バーツの追加予算で、コーンゲンからノーンカーイ、ナコンパノムへの東北部線延長の電化計画を提案する。

☆一方、1929年7月30日、ブラチャットが休養のためヨーロッパ出張中の大臣会議では、プラヤー・サーラサートが、850万バーツをかけて、バンコク地区の電化計画を提案し承認済みであった。かくて、政府予算の配分をめぐる対立が明確となる。

1929/12/09 (2472)

文献3050、90

ブラチャット(クロムマプラ・ガムペーンペット)商務運輸大臣、電話システムの近代化のため調査団の海外派遣を奏上。

1929/30 (2472)

文献215、174

この年から、司法省の海外研修生派遣(留学、年3名)は、帰国後の司法省での勤務を義務づける。この方式はすでに鉄道局が採用。最低7年間の同局での勤務を義務づけていた。

1929/30 (2472)

文献3554、23 (RSRS 1929)

従来バンコクノイ工場で行っていた南部線の貨車整備作業を、トゥンソンの鉄道工場に移管する。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1930/01/09 (2472) BTWM 1930/01/10

"The Memorial Bridge : His Majesty Lays the Foundation Stone." เมโมリアル橋の着工式を、国王ご臨席のもと行なう。

1930/01/15 (2472) 文献3554, 4 (RSRS 1929)

1930年1月15日から、スート・パーラシリ電気担当技師補佐 (Sut Palasiri, Assistant Electrical Engineer, 1st Deputy Councillor) が、信号関係の技術研修のため、インドに出張。

1930/03/21 (2472) PKPS Vol. 42, 292-294: N100

「コーンゲーンからnoonカーイ、及びนาコンปานム間の鉄道建設用地指定に関する勅律 (仏暦 2472年)」

พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตสร้างทางรถไฟหลวงต่อจากขอนแก่นไปจังหวัดหนองคาย และนครพนม (พ.ศ. ๒๔๗๒)

1930/03/30 (2472) 文献3554, 4 (RSRS 1929)

1930年3月30日から、プラヤー・サリットディガンバンチョン電気担当技師長 (Phraya Saritdikan-banchon, Chief Electrical Engineer, 1st Councillor), 鉄道局の代表として国際鉄道会議に出席するためと、もろもろの技術研修の為にヨーロッパへ出張する。

1930/03a (2472) 文献3554, 2 (RSRS 1929)

1929年度, 4名の鉄道奨学生が帰国, 入局する。内訳は5期生1名, 6期生2名, 推薦組1名。

1930/03d (2472) 文献3554, 19 (RSRS 1929)

ディーゼル電気機関車をデンマークとスイスに発注する。

バンコク管区のディーゼル電気機関車への切り替え計画は、燃料用の薪をバンコクに持ち込むことを避けることで、薪置き場や転車装置を取り外し、スペースを確保することにある。発注先は、次のとおり。

\* 6輛の900HP型と1輛の1400HP型はデンマークの会社。A/S Frichs, Denmark

\* 6輛の450HP型はスイスの会社。Sulzer Brothers, Winterthur, Switzerland.

\* すべての電気系統付属品は、スイスの会社へ発注。Oerlikon, Switzerland

1930/04/01 (2473) 文献3003, 150 ; 文献3016 (チャルンの葬式本)

この日、ヨーロッパ人に替わって、タイ人チャルン・サニットウォン (Luang Charun-sanitwong) が初めてマッガサン鉄道工場長に就任する。チャルンの地位と階級は「マッガサン工場統括エンジニア兼第1級機械技師」\*

อำมาตย์ตรี หลวงจรรยาสนิทวงศ์ (จรรยา สนิทวงศ์), นายช่างกำกับการโรงงานมักกะสัน และนายช่างกลชั้น ๑

**ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔**

1930/04/01 (2473)

文献3040, 13

**東北部線, ウボンまで開通する。**シーサゲート=ウボンラーチャターニー間, 全長 6.1 キロが開通。  
**ศรีสะเกษ, อุบลราชธานี**

1930/04/01 (2473)

文献3555, 1 (RSRS 1930)

**この日をもってすべての線路がメートル軌道に統一される。**また, 外側にあった標準軌道用の線路の撤去も完了。標準軌道用車輛も完全に引き払った。

1930/04/01 (2473)

BTWM 1930/03/03

" The Northern Lines : Improved Train Services." **北部線、東北部線が新ダイヤで運行。**

☆**チェンマイ急行**：週 2 便（水曜日、日曜日）。バンコク発午後 4 時（旧ダイヤ、同じ）、チェンマイ着翌日午後 6 時（6 時半）。チェンマイ発（金曜日、火曜日）。チェンマイ発午前 8 時（旧ダイヤ、7 時 10 分）、バンコク着翌日午前 9 時 45 分（10 時 5 分）。

☆**ピサヌローク行き**：バンコク発午前 7 時 15 分（旧、6 時 40 分）、ピサヌローク着午後 6 時 25 分（午後 6 時 22 分）。☆**パークナムボ行き**：バンコク発午前 8 時 15 分（旧、8 時 5 分）、ピサヌローク着午後 6 時 25 分（午後 7 時ちょうど）。☆**コーラート行き**：バンコク発午前 8 時 15 分（旧、8 時 5 分）、ピサヌローク着午後 6 時 35 分（午後 7 時ちょうど）☆**ロブリー行き**：バンコク発午後 1 時 41 分（午後 1 時 45 分）、ロブリー着午後 7 時 20 分（6 時 30 分）。

1930/08/06 (2473)

PKPS Vol. 43、102: N103

「鉄道・道路整備法（補遺（仏暦 2473 年）」

**พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม (พ.ศ. ๒๔๗๓)**

1930/08 (2473)

BTWM 1931/02/28

" The Siam Match Factory." **タイのマッチ製造工場が生産を開始する。**

☆ヨーロッパ最大手のマッチ製造会社（Swedish Match Co.,Ltd.）のタイ子会社・サイアムマッチファクトリー（Siam Match Factory, The Borneo Company served as the managing agent）が、1930 年に新しい工場をワット・プラヤークライのボルネオ社製材所の敷地内に建設することを決定。

☆1930 年 4 月、工場建設を開始。

☆1930 年 8 月、生産を開始。当初、日産 33 梱（生産能力は日産 100 梱）。商標は、

◆なお、この時のタイ国内のマッチ需要は年間 4 万 6000 梱。月 3800 梱である。

☆1931 年 2 月 21 日、2 交替 24 時間操業体制に入る。労働者数は昼間勤務が 325 人、夜間勤務が 225 人である。これによって月産の生産高は 200 梱近くに上昇している。

1930/09/08 (2473)

文献3555, (RSRS 1930)

9 月 8 日から 11 月 28 日まで、鉄道局総裁は病気のため休職。その間、プラヤー・プラシッティサーラガン運輸事業部長（Phraya Prasitthi-salakan, Traffic Superintendent）が、総裁代行を務める。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1930/09 (2473)

BTWM 1930/09/24

" Motors and Railways : Plain Lessons for Siam." 英領マラヤにおける自動車と鉄道の競合。

\*タイと違って、英領マラヤでは自動車の伸びが著しい。登録台数は、1929年と1921年を比較すると、29年現在、トラックが4113台(21年、205台)、商業用の自動車、バスが1万486台(1640台)、個人用乗用車が8579台(1341台)となっている。自動車による旅客、貨物の運賃が鉄道に大きな影響を与えていると報道。

1930/11/30 (2473)

文献3555, 4 (RSRS 1930)

プラシット・メーナサワット電気担当技師補佐(Prasit Menasawat, Assistant Electrical Engineer, 1st Deputy Councillor)が、ディーゼル電気機関車に装填する電気機械設備の視察のため、ヨーロッパへ主張。機関車を発注しているデンマークの会社(Frichs, Aarhus of Denmark)とスイスの会社(Sulzer & Co., Ltd, Switzerland)を視察。同じく、スイ・シリサリ機械担当技師補佐も同行、機関車の建設状況を視察する。

1930/11/30 (2473)

文献3556, 5 (RSRS 1931)

1930年11月30日から翌1931年9月2日まで10カ月、プラシット電気担当技師補佐(Prasit Menasawat, Assistant Electrical Engineer, 1st Deputy Councillor)とスイ・シリサリ機械担当技師補佐(Sui Sirisali, Assistant Mechanical Engineer, 1st Deputy Councillor)の2名をヨーロッパでの技術研修のため、長期出張させる。帰国後は二人とも機械事業部に配属。

◆注：ディーゼル電気機関車導入のための研修。なお、この2名とも鉄道奨学生である。

1930/12/16 (2473)

文献3555, 3 (RSRS 1930)

イギリス人サトクリフ(Ingham Sutcliffe, Superintending Engineer of Makasan Workshops)元マッサン鉄道工場長(1919-1930年/3月)が、任期満了で退職。

1930/31 (2473)

文献3555, 21 (RSRS 1930)

6輛のディーゼル電気150HPレール車をデンマークの会社に発注。A.S. Frichs, Aarhus, Denmark

☆1931年3月現在の貨車の保有台数は、ボギー型貨車が149輛、4輪の貨車が3064輛、計3213輛。

1930/31 (2473)

文献3555, 24 (RSRS 1930)

マッサン鉄道工場の熟練労働力の不足を訴える。同時に機関車修理に必要な熟練労働は、機関車保守の熟練労働と競合することを指摘。

\* Local lack of skilled labour continued to be felt, although during the recent years the standard of the Locomotive Running Staff has been raised considerably. But progress in this direction will naturally be slow as this Service is entirely dependent on itself for the recruiting of the necessary labour for the Running Service as well as the Workshops.

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1931/01/14 (2473) BTWM 1931/02/10

" The State Railways : A Japanese Contract." 日本の合同橋梁メーカーが、超安値で鉄橋の建設を落札する。

\*日本のグループが、6万円(6000ポンド)という利益でない極めて安い価格で、欧米諸国の競争相手をしりぞけ、鉄橋建設を落札する。日本の鉄道長官エギ氏は、「日本の機械工業の外国市場を開拓することは、さしあたりの利益にならなくても、必ずや国の利益につながる」と発言。

◆注：タイムズ紙の東京特派員からの記事。

1931/03/30 (2473) 文献3555, 24 (RSRS 1930)

ルワン・チャルンサニットウォン, マッサン鉄道工場長代理が、突然病死する。そのため、鉄道局は大きな損失を蒙る。

◆注：ルワン・チャルンサニットウォンは子供の時から利発であったが、癲癇の持病があった(チャルンの葬式本：文献3016)

1931/03a (2473) 文献3555, 2 (RSRS 1930)

1930年度, 4名の海外からの帰国学生を採用。全員が鉄道奨学生。内訳は5期生1名, 6期生1名, 7期生1名, 推薦組1名。

1931/03b (2473) 文献3555, 8 (RSRS 1930)

タイ=英領マラヤ間の国際線の利用客の数は減少。1等車2509名(1929年度, 2821名), 2等車3042名(同, 4109名), 3等車1万3415名(同, 1万9077名)。なお, 1等車のクーポン券の取り扱い, トマスクック社(Thomas Cook & Son Ltd.)が565枚(1929年度, 917枚), アメリカンエクスプレス社(American Express Co.,Ltd.)が393枚(同, 409枚)であった。

1931/03c (2473) 文献3555, 9 (RSRS 1930)

経済不況によりコメの輸送量が激減する。1929年度の11万5538トン(110万バーツ)から, 1930年度は9万5650トン(80万バーツ)へ低下。バンコクへの搬入も6万1769トンで, 前年度から1万9677トンも低下する。

1931/04/01 (2474) BTWM 1931/04/06 ; 文献3517, 209

" The State Railways." それまで徴集していた「山岳部特別料金制度」を廃止する。経済不況により鉄道収入が激減したことに対応し、運賃を値下げしたことに伴う措置。山岳部料金は、コーラート線では55km、北部線では202kmについて、それぞれ徴集していた。

1931/04/01 (2474) 文献3556, 1 (RSRS 1931)

深刻な経済不況の影響で、鉄道利用客の数が激減し、鉄道収入も大幅に低下。これに対抗するためと、国民の負担を軽減するため、国王の指示により旅客、貨物とも運賃をいっせいに引き下げる。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1931/04/01 (2474)

BTWM 1931/03/30

" The State Railways : Heavy Reduction in Traffics." 経済不況に対応するために、鉄道運賃の山岳部特別料金制度を廃止する。運賃低下の状況。

\* 従来、コーラート線はゲンコーイからパークチョンまでの 55 km を「山岳部」とし、特別料金（1 km 当たり 50 サタン）を徴集してきた。そのため、コーラート＝バンコク間の 10 トンのコメの運賃は、通常運賃 78 パーツ、プラス「山岳部料金」28 パーツの計 106 パーツ。

\* 北部線の場合には、ピサヌローク管区のバーンピンからターチュムプーまでの 202 km が「山岳部」に指定。その結果、チェンマイ＝バンコク間の 10 トンのコメの運賃は、通常運賃 164 パーツ、プラス「山岳部料金」102 パーツの計 266 パーツ。

1931/05/01 (2474)

文献3556, 1, 2 (RSRS 1931)

noon wot (km 295.08 地点) からブアヤイ (km 345.58 地点) までが開通。その後、延長の線路では、大小さまざまな橋を「記録的なスピード」で建設しつつある。この調子でいくとブアヤイからコーンゲン (km 449.72) までの開通は 1933 年度までには実現しそうと報告する。

1931/05/01 (2474)

BTWM 1931/04/28

" New Railway Service." 東北部コーンゲン支線、コーラート＝ブアヤイ間が開通。旅客用列車は、コーラートを午前 7 時半出発、ブアヤイに午前 10 時 40 分着。

1931/05/01a (2474)

文献3005 [文献3069]、124

鉄道奨学生 第 7 期生アートが、この日フランス留学から帰って、鉄道局機械エンジニア部に機械技師補佐として入局する。

\* 当時、技師長はデンマーク人のザッカリエ (H. Zachariae)。技師長と同時にマッサン鉄道工場長も兼ねる。技師長の月給は月 800 パーツ。アートの初任給は 250 パーツ。機械エンジニア部マッサン工場副工場長は Luang Rot-ratwichan、機械担当課長は Phra Suwaphanphithayakon、技師長付き機械技師は Pun Sakuntanak であった (◆アートの回想より)

นายช่างกลผู้ช่วย, ผู้ช่วยผู้อำนวยการโรงงาน หลวงรณรัฐวิจารณ์, ผู้อำนวยการจักร พระสุพันธ์พิทยาการ, นายช่างกลประจำนายช่างเอก ปุ่น ศกุนตนาค

1931/05/01b (2474)

文献3005 [文献3069]、124

鉄道奨学生の帰国後の給与

\* 当時、ブラチャット鉄道局総裁は、自身が陸軍工兵局出身のため、工学エンジニア系を重視した。外国で機械工学、土木工学、電気工学の学士を修めたものは、帰国後の初任給は月 250 パーツ。商学、会計の学士を修めた場合の初任給 200 パーツと格差をつける。そのため、後者のグループはやかむこともあった。「月 250 パーツの給与は当時としてはきわめて高い水準だった。保線担当などで地方に出張している技師の場合、県知事 (chao muang) と給与水準は同じかそれよりもよいくらいであった。また、ある保線担当技師は、月 250－300 パーツの給与は到底使いきれなくて、土地や棟割り長屋 (tukthaew) を毎月購入していたというくらいだった」(124 頁)

◆出所：鉄道奨学生 第 7 期生アートの回想より

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1931/05/15 (2474)

BT 1931/05/15; 文献3517、208

" Japanese Steel." 日本の鉄鋼メーカー（三井物産株式会社が代理）が、初めてタイ鉄道資材の入札で落札。後発組なので、かなりの出血を覚悟で500トンの鉄道資材の売り込みを行う。

◆注：経済不況のなか、日本のタイ進出、鉄道局への食い込みはこのあと積極化する。

1931/06/05 (2474)

BTWM 1931/06/05

" Railway Employees." タイと英領マラヤの鉄道職員・労働者の人種別構成比較。

☆タイ鉄道：現地人（タイ人）1万1791名（92%）、他のアジア地域944名（8%）、ヨーロッパ人16名（0%）。

☆英領マラヤ鉄道：現地人1095名（6%）、他のアジア地域1万8302名（94%）、ヨーロッパ人174名（1%）。

1931/06/10 (2474)

文献3556, 1 (RSRS 1931)

プラーヤー・サラサートシリラック鉄道局総裁が、6月10日から12月15日まで、ヨーロッパへ視察旅行。

1931/06/12 (2474)

BTWM 1931/06/06

" The State Railways : And the Coming Diesel." 鉄道局総裁のヨーロッパ視察旅行、ディーゼル電気機関車の製造視察。

\* プラーヤー・サーラサートシリカント鉄道局総裁は、イギリス留学の長男と共に、6月12日ヨーロッパに向けて出発。7月3日、スイス・チューリッヒのスルザー社（Sulzer of Winterthur）で製造中のディーゼル電気機関車（450馬力）、デンマーク・アルザスのフリッシュ社（S. Frisch of Aarhus）に発注中のディーゼル電気機関車（900馬力）も視察の予定である、と報道。

1931/07/01 (2474)

文献3556, 1 (RSRS 1931) ; 文献3040、13

バンコク＝クローン・ランシット間で初めて複線が開通。

1931/10/21 (2474)

文献3005, 97

ブラチャット商務運輸大臣、国王最高顧問（Apiratmontri）に任命される。この制度は1932年立憲革命のあと廃止された。

1931/10 (2474)

文献3557, 12-13 (RSRS 1932)

大恐慌による経済不況の影響で、鉄道収入が激減。1930年4月の月180万バーツから1931年10月には74万バーツまで下がる。その後若干回復するが、1932年8月には再び76万バーツに低下。とくに旅客収入の減少が著しく、貨物収入は1932年度には全体の53%を占めるまでになった（17ページ）。

1931/11/05 (2474)

文献3556, 1 (RSRS 1931)

ヨートセーに、鉄道局の新しい中央倉庫が完成。鉄道貨物集荷センターになる。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1931/11/08 (2474) 文献3556, 4-5 (RSRS 1931)

この日いっせいに鉄道局スタッフ、技師に対して、「プラ」もしくは「ルワン」の称号と欽賜名を授与する。25名の授与者のうちじつに19名を鉄道奨学生が占める。

◆注：なぜこの時期、大量の称号授与を行なったのか？ 1932年9月の大幅な機構改革と鉄道奨学生の積極的な採用と関連が或るかどうか？

1931/12/02 (2474) BTWM 1931/12/01

"The New Time Table : Between Bangkok and Penang." バンコク＝ペナン間にディーゼル電気機関車を導入。これにより所要時間は5時間速くなる。

\*新しい時刻表は次の通り。週2便、往復。

水曜日：バンコク午後4時発、プライ翌木曜日午後5時49分着、ペナン午後6時30分着。

土曜日：バンコク午後4時発、プライ翌木曜日午後5時49分着、ペナン午後6時30分着。

\*新しい運賃：個室は88・50バーツ。旧運賃では137バーツ。

1931/12/02a (2474) 文献3556, 1, 23 (RSRS 1931)

バンコク＝ペナン間の国際鉄道に初めてディーゼル電気機関車を導入。それによって、同地点間の所要時間は従来の蒸気機関車による31時間半から26時間半へと、5時間短縮される。なお、バンコク駅発は午後4時、ペナン着は翌日の午後6時半。また、これに伴い鉄道郵便サービスを開始。

1932/03/01 (2474) BTWM 1932/03/24

"G.C. Smyth." この日、スミスが25年間働いた鉄道局を退職する。タイ鉄道建設に貢献のあった「スミス鉄道三兄弟」を詳しく紹介。

(1) James S. Smyth (Long) : コーラート線の建設に参加。その後、サイアム路面電車会社 (Siam Tramways Co., Ltd.) の初代支配人、バンコクドック社 (Bangkok Dock Co., Ltd.) の支配人に就任。

(2) R.F. Smyth (Bob) : 1898年に鉄道局に入る。北部線建設、1909年から南部線建設に従事。1921年、保線担当技師長、1927年、技術局付き技師長、1927年11月、鉄道局を退職。

(3) G.C. (Golbert Canning) Smyth : 1907年、鉄道局へ入る。北部線建設、1909年、南部線のペブリー地区建設責任者、以後、1929年まで南部線の建設に従事。

1932/03 (2474) 文献3556, 3 (RSRS 1931)

1931年度に2名の鉄道奨学生が帰国。鉄道局に入局する。第7期生と推薦組。

1932/03 (2474) 文献3556, 11 (RSRS 1931)

コメの鉄道輸送について／コメの鉄道輸送量は、2473年度の10万3766トンから2474年度の12万5016トンへと増加。しかし、4月1日施行の運賃のいっせいきり下げの影響で、収入の方は同期間、90万バーツから65万バーツへ大幅に減少。この減少分24・4万バーツの半分に相当する12万7千バーツはウボンラーチャターニー線のみで発生する。

1932/03 (2474) 文献3556, 26 (RSRS 1931)

1931年度内にマッサン鉄道工場で建設した格納庫ほかは次のとおり。

\*1 Motor car shed, 1 Bicycle shed, Entrance Gate, Check number room

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/04/06 (2475)

文献3556, 1 -2 (RSRS 1932)

チャオプラヤー川に架かるブッタ橋（メモリアル橋）の開通式が、国王ご列席のもと行なわれる。

☆着工式は1930年1月9日。わずか15カ月で完成させる。建設請負会社はイギリスの会社（Dorman, Long & Co., Ltd., Middlesbrough, England）。技術局付き技師長のスミス（C.G. Smyth, Technical Office and Resident Engineer）が技術指導を行なう。

◆注：この時点でも橋梁専門のタイ人技師は育っていない。1950年代に架けられた3つの橋の場合にも、日本の請負会社と日本人技師（フルサワなど）が支援した（文献3074、フルサワの葬式本、参照）。

1932/05/18 (2475)

BTWM 1932/05/21

"Bangkok to Singapore : Successful Diesel Run." 900馬力、デンマークのフィリッシュ社製のディーゼル電気機関車が、この日初めてバンコクを出発、シンガポールの新しいターミナルに到着する。ディーゼル電気機関車の導入により、バンコク＝シンガポール鉄道の旅は54時間に短縮された。

1932/05/26 (2475)

BTWM 1932/05/27

"Railways and Roads in Siam : Some Details of Cost." 鉄道と道路のコスト比較。

\*ブラチャット（クロムマプラ・ガムペーンペット）商務運輸大臣、元鉄道局総裁が主催するバンコク・ロータリークラブの週1回の定例昼食会で、ジャワのエンジニア、ウィリックス（H. Wirix）をゲストスピーカーに呼ぶ。彼は「アメリカ、オランダ、蘭印の鉄道と道路の競争」について詳細な統計を示しつつ比較を行ない、「長距離においては、道路は鉄道と比べて決して不利ではない。タイの場合、鉄道は国有だから道路網を拡大する上できわめて有利な立場にある」と報告する。

☆これに対して、ブラチャット殿下は、タイの具体的な数字を掲げて遠回しに道路建設推進論を批判。

☆建設費：鉄道は平坦部は4万8000バーツ/km、山岳部は8万3000バーツ、平均6万5000バーツ。一方、道路は1万バーツか、せいぜい2万バーツですむ。

☆維持補修費：鉄道は年間430バーツ/km、現在は480バーツ/kmに上昇している。これに対して、道路は損耗がより激しくかつ早く、そのため年間800ー1000バーツ/kmにも達してしまう。したがって、経済的な観点から見た場合、必ずしも道路建設が有利とは言えない、という主張。

1932/05 (2475)

BTWM 1932/05/30

"Railway Fares." 南タイ国際線の旅客運賃について。

\*為替変更（100バーツ＝80ドル）に伴う、南部線、英領マラヤ鉄道の運賃の改訂を発表。なお、運賃とは別に個室、座席の特別料金（2ー10バーツ）、急行料金1バーツが加算される。

☆バンコク＝ペナン：1等車60・20バーツ；2等車35・20バーツ；3等車23・40バーツ。

☆バンコク＝シンガポール：1等車97・40バーツ；2等車53・10バーツ；3等車35・40バーツ。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ. ๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/06/06 (2475) BTWM 1932/06/06

" Railways and Agriculture." 経済不況と政府投資、鉄道か農業か？

\* 6月2日掲載の投書。現在のタイの経済状況悪化の中で、政府資金を鉄道建設などに向けるよりは農業の改善に回した方が、長期的な発展のためにはよい」という意見。

\* これに対して、6月6日に反論の投書を紹介。「先の投書は、ナコンパノムへの東北部線延長工事を延期することを示唆しているが、農業の発展は健全な基盤がなければ（つまり鉄道インフラの整備）実現しないし、長期的に見て、タイの農業が近隣地域とコメ貿易で競争することを困難にする」と反論する。

1932/06/24 (2475) 文献3500、91-92

人民党による立憲革命が起こる。絶対王制が崩壊。

1932/06/28 (2475) BTWM 1932/06/29

" The New Siam: First Meeting of the People's Senate." 人民党、最初の上院議員70名を任命する。

◆注：この時の議員70名のなかで鉄道局関係者は、ルワン・デーチャティウォン（Kri Dechatiwong, Luang）（1932年11月、マッサン鉄道工場長に昇進、王族）とウドム・サニットウォン（1932年9月、運輸事業部運輸課長補佐に昇進、王族）の2名。

1932/06/29 (2475) BTWM 1932/06/30

" The New Siam : An Entirely New Set of Ministers." 新しい内閣を組閣する。商務運輸省と農業省を統合、農業商務省を新設。

\* 農業大臣チャオプラヤー・ピチャヤナートと、商務運輸大臣ブラチャット（クロムマプラ・ガムペンペット）元鉄道局総裁は辞任。新しい農業商務大臣には、チャオプラヤー・ウォンサーヌプラパットを任命する。チャオプラヤー・ウォンサーヌプラパット新大臣は元運輸大臣で、当時鉄道局総裁のブラチャットと対立した。

1932/07/01 (2475) BTWM 1935/11/15

カンボジアのプノンペン＝モンコンボレイ（Mongkol Borey）間が開通する。

1932/07/02 (2475) 文献3044、39；国立古文書館史料

鉄道局保線労働者が賃上げ要求。

\* 東北のコーラート駅の保線課の労働者と指導者ワライ（Warai Choemkramon）が、賃上げを要求。理由は、自分たちの経済の困窮と、鉄道局の職員（公務員）に対しては給与引き上げがすでになされているというもの。これに対して、農業商務大臣は、「職務に対して頭を使う仕事と、単なる筋肉労働とは性格が違う。身体を使うだけの仕事は、現在の日給50サタンで十分であり、引き上げに応じる必要ない」と回答した。

◆原資料：NA So.Ro. 0201.40/969 タイ語表記を見よ。

" นายวรัญ เจริมกระมล กับพวกร้องขอให้บำรุงฐานะกรรมกร กองบำรุงทาง วันที่ ๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๗๕ "

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/07/20 (2475) BTWM 1932/07/20

" Siam's Problems : As Seen by A Senator." 上院議員で資本家のマンゴン・サームセーンの「**経済改革案**」の要約を、『週刊バンコクタイムズ紙』が紹介する。

◆フルテキストは、タイ語紙に掲載されている。

1932/08/08 (2475) BTWM 1932/09/12、29

" Phya Sarasatra." **鉄道局総裁プラー・サラサート**が突然、辞任。

\*『週刊バンコクタイムズ紙』は、「いささか驚いたことに、鉄道局総裁プラー・サラサートが49歳で辞任した。タイは明らかに有能で経験に富んだエンジニアを失うことになる」と冒頭で指摘する。

◆プラー・サラサートの経歴は、本書の表Ⅶ- 2を参照。

1932/08/09 (2475) 文献3557, 2 (RSRS 1932)

プラー・サリットディガンバンチョン (Phraya Saritdikan-banchon) を、プラー・サラサートシリラックに代えて、**第3代目鉄道局総裁**に任命。

1932/08/22 (2475) PKPS Vol. 45, 219-221: N106

「鉄道・道路整備法 改訂補遺 (仏暦2475年)」

**พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม (พ.ศ. ๒๔๗๕)**

1932/08/22 (2475) 文献3557, 2 (RSRS 1932)

「仏暦2475年 鉄道・道路法改正法」を公布。「仏暦2464年鉄道・道路法」を改正する(第8, 9, 10, 11, 109条)。これにもとづいて、**鉄道局の機構、組織、職制が大幅に改組される。**

◆注：本書の組織図 図4- 3を参照。

1932/08/31 (2475) 文献3557, 2-3 (RSRS 1932)

「仏暦2475年 鉄道・道路法改正法」の第4条の規程にもとづき、**鉄道委員会のメンバーを新たに任命。16名のうち14名が任命理事。**

1932/08 (2475) 文献3044、43 ; 国立古文書館史料

**マッサン鉄道工場の労働者数の減少と労働時間の切り下げ。**

☆1930年と1932年を比べた場合、マッサン鉄道工場では労働者数は1070名から998名へ、週平均の労働時間は44時間から35時間へと低下している。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/09/21 (2475)

文献3040, 55, ; 同右・英文 11

鉄道局を運輸省から農商務省に移管する。鉄道局総裁の上に、13名の委員からなる鉄道委員会 (Railways Committee) を新設。この委員会が鉄道局を管轄する体制を取る。(1938年5月25日に再改組)

☆同時に、マッサン鉄道工場の技師長 (Nai Chang-Ek) と工場長 (Phu Amnuwai-kan Rong-ngan) の職位を分離する。ただし1938年に再度統合。

โรงงานมักกะสัน, นายช่างเอก, ผู้อำนวยการโรงงาน

1932/09a (2475)

文献3557, 3-4 (RSRS 1932)

☆1932年の機構改革の概要／

\*「仏暦2475年 鉄道・道路法改正法」の公布に伴い、鉄道局の機構を大幅に改組する。従来の鉄道局総裁を頂点とする中央集権的な体制から、管区(4つの管区)への権限委譲が主な特徴。

(1) 本部事業部 (Central Service)。総務法律担当課 (Administration and Legal Section 職制, General Secretary) と統計課 (Statistics Section Statistician) の2つを置く。

(2) 運輸事業部 (Traffic Service: Traffic Superintendent)。機械サービス部の運行課 (Running Branch) を併合する。大きく、総務課 (Central Bureau), 運輸課 (Operating Branch: operating manager), 営業課 (Commercial Branch: commercial manager) を置く。運行課は列車の運行と車輛の保守の双方に責任をもつ。

\*営業課は鉄道収入に係わる全てを統轄。貨物、旅客、食堂・配膳、情報資料の4つの係を置く。

1932/09b (2475)

文献3557, 4 (RSRS 1932)

☆1932年の機構改革の概要(続き)／

(3) エンジニアリングサービス部 (Engineering Service)。これまでばらばらだったエンジニアリング関係の仕事のひとつの命令系統に統一。総務課 (Central Bureau), 工場課 (Makasan Works) 保線課 (Permanent Ways and Works), 建設課 (Construction Division) の4つの課を置く。4課は技師長 (Chief Engineer) が統轄する。総務課の下に訓練学校係 (Training School Section) を置く。

\*マッサン工場課の下に4つの工場の工場長を置く。

\*保線課全体は技術担当責任者 (Superintending Engineer) が統轄、技師長に直属する。同責任者のもとに、4つの管区保線担当責任者と、技術局つき技師長、電信電話信号技師長を置く。

\*倉庫担当部局 (National Stores Department) を新設する。

(4) 地方と各管区における組織・職制には、部付きの管区総責任者 (Division Superintendent) と、エンジニアリングサービス部付きの管区技師責任者 (Division Engineer) の2つを置く。前者は列車の運行に係わるすべての業務、後者は管区の保線、保守、建設、信号電信に係わる業務を統轄する。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/10/03 (2475)

BTWM 1932/10/06; Krungdeb Daily Mail 1932/10/03

"The Labour Problem" 鉄道労働者のストライキ／鉄道労働者の賃上げ要求に対する当局の回答  
☆当局に提出された賃上げ要求に対して、当局側の回答。鉄道局の出版物に掲載され、これを『クルンテープ・デイリーメール紙』が詳しく紹介する（10月3日の記事）。

\* 人民党が公務員の給与は最低月30バーツを保証すると公表したが、これは有能な職員のみにも適用される基準であって、肉体労働者は同じ金額を期待すべきではない。

\* 鉄道労働者の現行賃率は班長（headmen、550名）が日給80サタン、一般労働者（3500名）が50サタンである。なお今後、年間一人当たり10サタンの特別手当を支給するために、14万7825バーツの財源を確保した。

1932/10/22 (2475)

BTWM 1932/10/25

"Bangkok First Trade Union: Inauguration Ceremony" 路面電車労働協会の結成式が行われる

\* シーパヤー通りで、路面電車労働協会（Tramwaymen's Association）の設立発足式が行われる。出席者は約200名。主な顔ぶれは次のとおり。

Prince Sakon Wannakan Worakan（商務農務省次官）、Phraya Sundara Phimon, Phraya Bures Phadungkit, Phraya Phakdinoraset など。プレイヤー・パホン陸軍司令官は他の緊急の用事のため参加ができなかったが、祝辞を寄越した。

☆協会委員長はタワット・ルッティデート。協会の目的について、次のように挨拶する。

" This Tramwaymen's Association is the first labour association to come into lawful existence in Siam. Its aims lie in the training of the good moral character of the members; in exchanging knowledge; in promoting happiness, pleasure and health; in assisting aged and crippled members; and in teaching members to exercise economy. The result to be expected from such ideals will also go to benefit the country at large."

1932/10/29a (2475)

BTWM 1932/10/29

"The Railway Men: An Intimate View" 鉄道労働者の12項目要求と当局の回答：Railway Gazette に鉄道局総裁（プレイヤー・サリットディガーンバンチョン）が行った回答の紹介。

☆要求（1）：第1火夫、第2火夫（ボイラーマン）は数年以上この作業に従事している。昇進試験を受けさせるべきである。また、昇進試験を受けるためには何年の勤続が必要か明確にすべきである？

\* 回答：機関車課の職員のポストは限定されている。第1火夫が機関手へ昇進する機会は、増員がなければ、現在のスタッフが死亡するか病気になる限りありえない。同じ規則は第2火夫が第1火夫へ昇進する際にも適用される。

☆要求（2）：機関手代用はあくまで「代用」であって、実際の任務は遂行できないのか？

\* 回答：第1火夫が機関手の資格に近い技術をもち、他方でポストの空きを待っている状態で、なおかつ「機関手代理（acting engine driver）」のポストがない場合には、暫定的に「機関手代用（substitute driver）」とする。ただし、給与は機関手と同基準で払うことはしない。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/10/29b (2475) BTWM 1932/10/29

"The Railway Men: An Intimate View " 鉄道労働者の 1 2 項目要求と当局の回答 (続き)

☆要求 (3) : 「定年退職者に対する年金」に該当しない場合でも、退職者や病気による退職者の職員に対して退職金 (給付金) を支払うべきである。

\* 回答 : 年金は貢献した職員に対してのみ支払われる政府の報奨金である。それ以上に、給与はまず地位とランクの位階勲 (サンヤーバット) の昇進があって、初めて決まる。したがって、地位とランクの昇進がなければ、「公務員法」にもとづいて年金や退職金を支払うことはできない。(◆低いランクの中途退職者は対象外となる)

☆要求 (4) : 機関手が、夜の危険な運行などで事故を起こして死亡した場合、本人の葬儀費と子弟が自活できるまでの生活費を当局が面倒をみるべきである。

\* 回答 : こうした事故の大半は本人の不注意にもとづいており、しかも政府に損害を与え乗客の人命を奪うこともある。したがって考慮する必要はない。

☆要求 (5) : 賃金、超勤手当を引き上げるべきである。

\* 回答 : 政府から支給されている賃金は、他の部局と比べても有利である。仮に賃金や手当を引き上げるとすると、職員の数減らさなければならない。

1932/10/29c (2475) BTWM 1932/10/29

"The Railway Men: An Intimate View " 鉄道労働者の 1 2 項目要求と当局の回答 (続き)

☆要求 (6) : 過去と同様、従業員の家族に対する優遇パスを復活させるべきである。

\* 回答 : 従業員が任地を移動する際、家族が同伴する時に限って、こうした優遇パスを提供してきた。

☆要求 (7) : 地方の機械サービスに従事する事務職員に対しても、運輸課の乗務員と同じ制服を支給すべきである。

\* 回答 : 制服は公衆にサービスを認知してもらうためであり、乗務員と機械サービスの事務職員の仕事の内容は異なるので、その必要はない。

☆要求 (8) : 年 3 着の制服の支給を機械サービス部門には支給すべきである。制服なしで働いていた場合、処罰されるので、自分で制服を特別にあつらえる必要がある。

\* 回答 : 現在、当局で考慮中。しかし、勤務時間外に制服を着たり粗末に扱ったりして、制服をみだりに着古すのを注意すべきである。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/10/29d (2475)

BTWM 1932/10/29

"The Railway Men: An Intimate View " 鉄道労働者の 1 2 項目要求と当局の回答 (続き)

☆要求 ( 9 ) : 機械サービス部門の従業員は、すべて仕事場に移動する際、貨物車に便乗できる特権を与えるべきである。前の規定では、機械サービス部は月給 5 1 パーツ以上のものにこの特権が供与されていたが、運輸部は 2 5 パーツ以上であった。さらに新しい規定では 8 1 パーツ以上となっているが、運輸部ではそれ以下の給与のものでも前と同じ特権を利用している。こうした待遇の差は不公正である。

\* 回答 : 現在、検討中である。ただし、貨車に空きがあり方向が同じときに限って認めているのであって、移動のために貨車全部を使用したり、特別の貨車を配車することはない。

☆要求 ( 1 0 ) : 機関車検査官は、以前は帽子にガルダ (王鳥) の紋章をつけることを許されていたが、理由不明のまま最近取り外しとなった。他方、運輸部の方は引き続きガルダの紋章をつけており、2 5 - 3 0 パーツの特権を得ている。なぜこうした特権を中止したのか。

\* 回答 : 機関手と機関車検査官の区別を明確にするため、ガルダの紋章を取り外した。なお、ガルダの紋章は給与とはまったく関係がない。

☆要求 ( 1 1 ) : 機械サービス部の従業員は、以前は自宅で医師の往診を受けることができたが、なぜいまはだめなのか。

\* 回答 : 今年の 8 月 1 6 日付け 5 9 9 号通知、医師の欄を読むように。

1932/10/29e (2475)

BTWM 1932/10/29

"The Railway Men: An Intimate View " 鉄道労働者の 1 2 項目要求と当局の回答 (続き)

☆要求 ( 1 2 ) : 同じ部局に所属している機械サービス担当と運輸営業担当の間では、本人の希望があれば自由な異動を認めるべきである。機械サービスから運輸への異動は、電信のモースシステムについて 2、3 カ月の研修を受ければ習得できるし、場合によっては駅長にもなれる。また、運輸営業担当も、英語さえ習得すれば機械サービスに異動できる。

\* 回答 : 職務の異動は直属上司の権限であって、本人の問題ではない。ただし、異動の希望がある場合には、まず直属上司にその旨を表明することはできる。容認できる異動とは、所属する部署に十分な人がすでにおり、他方、希望する部署の人が不足していることがはっきりしている場合のみである。

◆注 / コメント : 基本的には機械サービス関係に關与している労働者、職員が、運輸営業担当との待遇の差、不公正な扱いに不満やねたみを抱き、これを申し立てたという感じである。いまの労働組合の行動様式とほとんど変わっていない。組織的な行動ではなく各人の不満がそのまま反映している。

1932/11/15 (2475)

文献 3557, (RSRS 1932)

経済不況の中で経営不振が続く パータイパレス・ホテルを閉鎖する。陸軍病院に改組。

1932/11/17 (2475)

PKPS Vol. 45, 387-389: N107

「鉄道・道路整備法 改訂補遺 (仏暦 2 4 7 5 年)」

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม (พ.ศ. ๒๔๗๕)

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1932/12/10 (2475) 文献3557, 6 (RSRS 1932)

クラム保線担当技師長 (J.A. Crum, Chief Engineer for Ways and Works) が退職。鉄道局技術相談役 (Consulting Engineer) に任命する。

◆注：かつての鉄道局顧問 Technical Adviser of Railway と違って、権限はない。

1932 (2475) 文献215, 176-177

この年より、国費留学生の奨学金給付の基準を変更する。

(1) イギリス, アメリカ：<ルンヤイ>400-500ポンド\*, <ルングラーン>300-400ポンド, <ルンレック>200-300ポンド。

(2) フランス, ドイツ, イタリア, デンマーク, ベルギー, 日本：<ルンヤイ>350-450ポンド, <ルングラーン>250-350ポンド\*, <ルンレック>150-250ポンド。

(3) フィリピン：年1500パーツを越えないこと。

(4) ビルマ：年1200パーツを越えないこと。

1933/01/03 (2475) BTWM 1933/01/05

"Railways Changes." 鉄道局経理担当関係の人事異動。プラヤー・チャイヨートソムバット (Phraya Chaiyot-Sombat) を、経理担当監査役 (Comptroller of the Accounts Service) に任命。ルワン・ロープルーキット経理課長は、チャイヨートのもとで働くことになる。

◆注：ルワン・ロープルーキットは、のちバンコク銀行初代支配人に就任する。

1933/02/03 (2475) BTWM 1933/02/11

"In North Eastern Siam : Railway Officials Tour." 鉄道局長を団長とする鉄道グループ (運輸、信号、電信、技術、道路担当) が、東北タイの視察大旅行を行なう。

☆1月22日、バンコクを出発。普通列車でブアヤイ分岐点まで。23日、コーンゲンに到着 (鉄道開通は1933年4月)。そこからは自動車旅行。ウドン、ノーンウェーン、ノーンカーイへ。27日、サコンナコンに到着。ナコンパノム経由でノーンカーイに戻り、往路と同じルートで、2月3日にバンコクに戻る。バンコク=コーンゲン往復900キロメートル、自動車による旅行は870キロメートルに達した。

1933/02/09 (2475) BTWM 1933/02/22

Manila Tribune, February 9, 1933: "Purachatra is Visitor Here, Prince Says New Government of Siam is Satisfactory and Efficient." プラチャット元鉄道局総裁がマニラ訪問。2週間の滞在のあと、2月20日にシンガポール経由でバンコクに帰国の予定。フィリピン土木運輸次官 (Bagtas)、在マニラのタイ領事 (Attorney Perkins)、マニラ鉄道会社の支配人 (Jose Paez) が、殿下と会見。殿下は「革命後のタイの新政府に満足している旨」を報道する。

1933/03/05 (2475) 文献3557, 6 (RSRS 1932)

北部線 (チェンマイ線) の急行列車にディーゼル電気機関車を導入。これによって、所要時間は26時間から20時間半へと5時間半の短縮。新しいダイヤは、バンコク午後6時発 (旧ダイヤ、午後4時発)、チェンマイ翌午後2時半着 (同、翌午後6時着) と、チェンマイ午前10時半発 (同、午前8時発)、バンコク翌午前8時着 (同、午前9時45分着)。

◆注：チェンマイに急行列車を導入したのは、1921年11月。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1933/03/25 (2475)

文献346, 7 (RSRS 1932)

鉄道開通36周年記念式典を行なう。

◆注：タイ鉄道局では、バンコク＝アユタヤー間が開通した1897年3月25日を鉄道元年とする。

1933/03 (2475)

文献3557, 9 (RSRS 1932)

1932年度に、立憲革命の影響で多数の鉄道局技師が他部局に転出する。主な異動は、

- \* Phra Phatrakitphit-koson, Chief of Central Office. to Ministry of Agriculture & Commerce.
- \* Phra Suwaphanphityakan, Locomotive Superintendent, to Irrigation Department (農商務省灌漑局)
- \* Phra Prakopyantrakit, Section Engineer. to Irrigation Department. (同上)
- \* Luang Rot-rathawichan, Mechanical Engineer, to Department of Ways. (農商務省道路局)
- \* Phra prakatkolasilp, Division Engineer. to Bangkok Waterworks Division. (内務省バンコク水道課)
- \* Kawilawong Na Chiangmai, Section Engineer. to Krom Wang nok, the Royal Household. (宮内庁ワノーク局)

1933/03 (2475)

文献3557, 15 (RSRS 1932)

鉄道輸送と河川、道路との競合について。

1931年度, 1932年度の鉄道収入の減少は経済不況の結果であるが、同時に他の輸送機関の発達も影響を及ぼしている。(1) 小型エンジンを搭載したボート, 水上タクシーによる河川・運河輸送が拡大したこと。(2) 道路建設により自動車輸送が増大していること。例えば, ソンクラー＝ハジャイ＝サダオ間, ナコンパトム＝バーンポン間などでは, 鉄道輸送は大きなダメージを受けた。

1933/04/01 (2476)

文献3040, 13

東北部線, プアヤイ＝コーンゲーン間, 全長104キロが開通する。

บัวใหญ่, ขอนแก่น

1933/04/01 (2476)

BTWM 1933/04/04

"The Railways." 鉄道局総裁に、郵便電信局長代理のプラヤー・プラキットコーンラサートを任命する。\* 4月3日に、もと総裁のプラヤー・サリットディガンバンチョンから仕事を引き継ぐ。プラヤー・サリットディガンは、電気担当技師長に復帰する。なお、プラヤー・プラキットは、もともとは鉄道局道路局で働いており、運輸関係の経験がある。また、4月1日付けで、鉄道局から出向中の農業商務省秘書長プラ・パットラキットコーソンを、鉄道局総裁秘書長に任命する。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๔-๒๔๔๔

1933/04/10 (2476)

BTWM 1933/04/11

" Bangkok Tramways: New Rule for Staff." バンコク路面電車の従業員の新しい就業規則を決定する (1) 従来5年毎に給与を改訂していたのを、毎年1パーツずつ引き上げる。(2) 会社付き医師から病氣証明書を発行された者は、医療費の全額を会社が負担する。従来は医療費の一部のみ給付。(3) 弔慰金支払いの対象について枠を広げる。また、退職積立金は死者の親族に払い戻す。従来は払い戻しがなかった。以上の3条件に合意する職員は、4月15日から5月15日の間に会社側と新たに調印すること。

◆4月18日までに263名の職員が新労働規則に調印する。大半が常雇い組 (BTWM, 1933/04/18)

1933/05/12 (2476)

BTWM 1933/05/15

"The Civil Service: New Laws in Force." 政府官庁の機構改革。7つの省(国防、内務、大蔵、経済、司法、教育、外務)に再編する。鉄道局は経済省の管轄下に置く。経済省にはこのほかに12の局。大臣官房、次官室、農業、水産、森林、土地鉱山、灌漑、商業、協同組合、郵便電信、港湾、科学技術。

◆注: 経済関係の所轄官庁(商務省、商務運輸省、農業商務省、経済省など)と構成する局の変遷は、葬式本「」にあり。

1933/06a (2476)

BTWM 1933/06/13

" The Bangkok Tramways." バンコク路面電車の労働運動の経緯。

\* バンコク路面電車のストライキを受けて、4月から新しい就業規則が出された。この就業規則には、6月現在、325名の職員が合意の署名を行なっている。

\* これに対して、路面電車労働協会(組合) (Tramway Workmen's Association) 委員長のタワット・ルティデートが、内務大臣宛てに抗議と政策介入を要請する手紙を提出。内務大臣は権限外であるとして介入を拒否。タワットは手紙の内容をタイ字新聞に公表した。

\* タワットの行動は組合内部の反発を引き起こし、組合総会の新しい執行部選挙では、タワットは落選する。組合は昨年、解雇された従業員の職場復帰を求める決議を採択する。

\* 6月6日の組合総会で、内務大臣宛てに嘆願書を出すことで合意。

◆注: 路面電車労働協会内の対立、会社側が提案した新しい就業規則(賃金引き上げなど)をめぐる労働者側の対応。

1933/06b (2476)

BTWM 1933/06/13

" The Bangkok Tramways." バンコク路面電車会社の労働運動と新しい就業規則、賃金体系。

\* 新しい就業規則のもとでは、電車検査官 (Inspectors) は月給とボーナス込みで月60パーツ、1年間に2-90パーツの昇給がある。一方、電車運転手は月給とボーナス込みで月35パーツ、1年間に1-50パーツの昇給がある。その他に、月3パーツの食事手当て、医療費の補償がある。昨年、1年間フルに働いたものに対しては、退職時に運転手は20パーツ、検査官は40パーツの退職金を支給するようになった。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1933/07 (2476)

BTWM 1933/07/20

" The State Railways." 鉄道局総裁の頻繁な交替について。

\* 1932年6月の立憲革命以後、鉄道局総裁は、政治的な判断で頻繁に交替している。4月に新しい総裁が任命されたばかりであるのに、すでにプラ・ウィットサダーン、スームサワート、プレーヤー・サリットディガーンバンチョンの3名の名前が総裁候補として挙げられている。マッガサン鉄道工場の労働者であっても、同僚の推薦があれば総裁に名乗りを上げることができるし、プレーヤー・パホン首相がこれを承認することもありそうだという、バカげた噂さえ流れている。

◆注：実際には、1933年7月23日付けで、プレーヤー・ウィットサーダンドゥンラヤラッタキット運輸事業部長が鉄道局総裁に任命された。

\* 鉄道局総裁は建設と運営の双方を統括するため、高い能力が要請される。4-5年間は総裁の地位に留まらないうと鉄道業に悪影響を与えるだろうと、『バンコクタイムズ紙』が憂慮する。

1933/08/07 (2476)

BTWM 1933/08/09

" Economic Reconstruction." 新しい「経済会議」(Council of Economics)のメンバーを任命する勅令が公布される。

☆第10条：委員長は経済大臣。

(1) 職務にもとづくメンバー11名(大蔵次官、内務次官、経済次官、農業局長、主計局長、灌漑局長、商業局長、鉄道局総裁など)。

(2) 専門家メンバー7名：①チャオプレーヤー・ヨマラート、②チャオプレーヤー・ピヤナート、③プレーヤー・スリヤーヌワット、④モームチャオ・サコンワーナコン、⑤プレーヤー・パクディノーラセート、⑥プレーヤー・プリダーナリベート、⑦チョート・クムパン(もと鉄道局運輸部)。

(3) アドヴァイザー4名：Raymond B. Stevens, James Baxter, Charles L'Evenque, Dr. Hugh McCormick Smith

◆注：1933年のマンゴン・サームセーン提案の「国家経済会議」の構成メンバーと比較すると興味深い。マンゴンの方はより実業家、専門家重視、外国人経済顧問は排除していた。ただし、マンゴンの提案は実現せず。

1933/09/11 (2476)

PKPS Vol. 46, 341-342: N108

「鉄道・道路整備法 改訂補遺(仏暦2476年)」

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม (พ.ศ. ๒๔๗๖)

1933/09/21 (2476)

BTWM 1933/09/21

" The Government's Programme : For Economic Development." 政府が経済発展政策について明らかにする。

\* 『週刊バンコクタイムズ紙』の報道によると、政府の経済発展政策は次の4つを柱とする。

(1) 経済発展に関わる全般的な支援。①とくに財政面を重視、②独立の通貨貨局(もしくは中央銀行)の設置、③輸送面での改善(とくに鉄道、電信、電話の充実と遠隔地で交通の不便な所での道路建設)

(2) 農業への支援。①農業信用の拡充、②協同土地購買組合の設立を通じた、土地なし農民の支援、③農業試験場の成果の普及。

(3) 産業への支援。①商標、特許、著作権など法的整備、②民間企業が引き受けるのには巨額すぎる投資を公企業、政府企業が積極的に肩替わりする、③労働時間、労働安全基準など労働法の制定。

(4) 商業への支援。①コメ輸出のためのサイロ建設、②海外でのタイ製品の市場拡大、③タイ人(Siamese)の輸出入、保険会社の設立促進。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1933/10/10 (2476)

BTWM 1933/10/10

"Railways and Highways." 1932年8月31日の鉄道理事会を解散。新しい鉄道理事会（Railway Commission）のメンバー13名を任命する。これは、「仏暦2476年 鉄道・道路整備法改訂法」にもとづく。旧メンバーと異なるのは次の3名。（1）ルワン・ピブーンソンクラーム；（2）スームサワート・グリダーゴン（鉄道局技師長）；（3）アピパンマイत्री外務大臣。

1933/10/11a (2476)

BTWM 1933/10/---

ボワラデート親王の叛乱が起こる。

☆10月11日：東北のコーラート、北のナコンサワン、南のベップリーなどで、現政府のやり方に不満の軍の部隊が、ボワラデート親王をかついでいっせいに叛乱を起こす（このあと、政府に6項目要求）。この日、列車を使ってバンコクへ向かい、12日未明にドーンムアンを占拠する。

☆10月13日、政府軍がアユタヤーに集まった叛乱軍をほぼ制圧する。

☆10月16日、ドーンムアンに集まった2000名の叛乱軍は、列車を使ってサラブリー、ゲンコーイ、パークチョンとコーラート線に沿って敗走する。政府軍の追撃をかわすため、各地で橋その他鉄道施設を破壊していった。

☆10月23日、ゲンコーイ、パークチョンに逃げ込んでいた叛乱軍をほぼ制圧。

☆10月24日、叛乱軍はコーラートからさらにコーンゲンへ逃げようとするが失敗する。

☆10月25日、ボワラデート親王はウボン経由でカンボジア、ベトナムへと亡命する。

1933/10/11b (2476)

ボワラデート親王の叛乱と軍、鉄道局について。

◆末廣の注：ボワラデート親王の叛乱は、軍と鉄道局の関係を変える転機になった。

叛乱の拠点となったコーラートでは、東北部線の建設担当技師、モームチャオ・スッカプレーロップ（のち逮捕、終身刑）が協力し、各地でも鉄道局の職員、駅長、技師などが、叛乱軍のバンコクへの進駐などを助けた。一方、政府軍も鉄道と鉄道の電信設備をフルにを使って叛乱軍の制圧に向かった。つまり、このときの叛乱は内戦や革命に、「鉄道」が決定的な役割を果たした最初の事件であった。

หม่อมเจ้าศุขปรารภ, พลตรี พระอุดมโยธาธิยุทธ

1933/10/11c (2476)

文献3015、111-115

陸軍工兵局通信部隊のルワン・セーリールンリットほか4名が、ドーンムアンで叛乱軍に拉致される。

☆10月11日夜から12日未明。ルワン・セーリールンリットは、ドーンムアンを占拠した叛乱軍と陸軍通信部隊（アユタヤー）を説得するために、プレーヤー・パホン首相兼陸軍司令官の「親書」を持って、ドーンムアンに向かう。ルワン・セーリールンリットが選ばれたのは、叛乱軍のリーダーの一人（ルワン・ロップバーンダーン陸軍工兵局第一部隊長）をよく知っていたから。

☆もうひとつの大きな要因は、ルワン・セーリールンリットが1932年の立憲革命の中心人物の一人であり、プレーヤー・パホンに信頼されていたためである。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1933/10/11d (2476)

文献3015、111-115

ルワン・セーリールンリットほか4名の拉致。

☆しかし、ルワン・セーリールンリットたちは説得に入る前に銃で威嚇を受け、4名ともアユタヤー陸軍工兵局指令室に拉致されてしまった。この時、拉致された陸軍工兵局通信部隊4名のうち3名が、**のちタイ国鉄総裁「3人組」**となる。なお10月16日、政府軍との戦闘の末、無事解放される。

(1) ルワン・セーリールンリット陸軍少佐(当時、37歳。のち鉄道局長、タイ国鉄総裁 1951-59年)

(2) サワイ・サワイセンヤーゴン陸軍中尉(当時、29歳。のちタイ国鉄総裁 1959-64年)

(3) クン・ピヤラットロナユット陸軍中尉(レック・ピヤラット)

(4) セン・チュラチャーリット(当時、25歳。のちタイ国鉄総裁 1965-71年)

◆注：1934年にマッグサン鉄道工場でストライキが生じ、軍が調停に乗り込んだ際にも、サワイ、クン・ピヤラット、センが、ルワン・セーリーを助けて鉄道工場に赴いた。

**พันตรี หลวงเสรีเริงฤทธิ์, ร้อยโท ไสว ไสวแสนยากร, ร้อยโท ขุนปิยะรัตน์รัตนยุทธ (เล็ก ปิยะรัตน์), แสง จุละจาริตต์**

1933/10 (2476)

文献3062、55-56

ボワラデート親王の叛乱と鉄道局職員・技師の処分。

\*ボワラデート親王の叛乱に関連して逮捕されたり、鉄道局から追放された主な人物は次のとおり。

(1) モムチャオ・スカプラーロッパ ガモラット(東北部線建設技師、終身刑)

(2) モームチャオ・ウィセートサック チャヤーグーン(保線技師)

(3) ルワン・ウィターンヨンタガム(鉄道奨学生第3期生、保線技師)

(4) クン・アッカニーロットガーン

(5) スングワン ピサーンブット

(6) アルン・ブンナーク

(7) チュア・チョムウィット

(8) カープ・ピヤボン

(9) ルワン・シリアッカニーガーン(鉄道奨学生第1期生、電気技師)

**หม่อมเจ้าสุขุขปรักรภ, หม่อมเจ้าวิเศษศักดิ์ ชยากร, หลวงวิธานยนตรกรรม, ขุนอัคนีรถการ (อันไชยพฤษ), ขุนหงวน พิศาลบุตร, อรุณ บุนนาค, เชื้อ ขมิวิทย, ขาบ ปิยะพงศ์, หลวงศิริวัณนิการ**

1933/12 (2476)

BTWM 1933/12/24

"The Dismal Science of Economics: Prince Purachatra's Address." ブラチャット(クロムマブラ・ガムペンペット)元商務運輸大臣、クアラルンプルのロータリークラブで、「タイの経済開発」の過去と現在について講演を行なう。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1934/02/12 (2476) 文献3062、56、74

ルワン・シリアッカニーガーンを、ボワラデート親王叛乱に関与した容疑で、鉄道局から解職（経済省の省令）。嘆願書がでる。

◆注：ルワン・シリアッカニーガーンの詳しい経歴については、別表あり。

ร.อ.ต. ทองศุก นกทอง สารวัตรโทรเลข

1934/02/22 (2476) BTWM 1934/02/23

"Labour in Bankok: More Trouble " 路面電車労働者協会がストライキを準備

\* 精米業者と労働者の間で、再び緊張が高まる。3つの精米所が、最近のストライキを扇動した20名の労働者の再雇用を拒否。3000人以上の精米所労働者がこの件を不正と考え、対処を路面電車労働者協会に検討を依頼する。もし再雇用を認めないならば、新たなストライキを行うと示唆する。

"A Tramway Strike Threatened ? : For Next Month " 路面電車労働者協会がストライキを準備

☆背景：（1）同協会のメンバーがしばしば解雇されていること、（2）路面電車の就業規則がきわめて厳しすぎるものの2つの理由で、ストライキの形に似た職場放棄を検討中と、が報道（1934/02/21）。

1934/03/01 (2476) BTWM 1934/02/27

"A New Service." バンコク＝アランヤプラテート＝プノンペン間の新しい列車運行（毎日）が開始されると発表。新ダイヤを公表する。

\* プノンペン発 午前5時40分、バットムボン着12時10分。バットムボン発午後2時10分、モンコンボレイ着午後4時10分。モンコンボレイ発5時40分、アランヤプラテート着午後7時30分。アランヤで一泊。翌朝出発、バンコクは午前9時15分着。

1934/04/01 (2477) 道路局記念本：1955、5

道路行政を鉄道局から都市土木局（Krom Yothathesaban）に移管する。

กรมโยธาเทศบาล

1934/04/25a (2477) 文献3044、48

マッサン鉄道工場労働者2000名がストライキ決行。タイ史上最大規模の労働運動となる。  
\* 5名の指導者に率いられた労働者が、フアラムポーン中央駅に結集し、列車の運行を止める。配付されたストライキの理由書は次のとおり。

「鉄道局総裁は公正さを守らず\*、国を繁栄させようとしていない。権力を濫用して弱者を抑圧し搾取するだけである。そこで鉄道局の労働者、事務員、職員は一致団結して、政府から公正な扱いを受けるまで列車の運行を一時止めることにした」（Prachachat, 2477/04/28）

☆5名の労働運動指導者\*（1）ハイ・スックラモンコン；（2）サウェーン・イエンストン；（3）プラヨン・スッティサワーン；（4）エーク・カムパーノン；（5）クルン・ワッタナウィタヤガーン

ผู้บัญชาการในกรมรถไฟหลวง ไม่มีความยุติธรรม

ไต้ ศุกระมงคล, แสง เย็นสุนทร, ประยงค์ สุทธิสว่าง, เอก กัมปนนท์, กลิ้ง วัฒนวิทยากร

## ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1934/04/25b (2477)

BTWM 1934/04/27、23-25

"The New Siam: Railwaymen on Strike, The Aims of Labour To-day." バンコク管区の鉄道労働者がストライキを決行（１）。

\*朝からバンコク駅の作業はすべて中止。本部の近くにポスターを掲示。

\* ストライキの参加者の一部は、経済省大臣（State Councillor of Economic Affairs）の**プラ・サラ** **サートボンカン**の自宅に押しかけた。彼はかつて「555」のペンネームで、社会主義的な経済計画案を提示したが、実際には実行する気配がないと、強く批判する。

\*午前11時、首相官邸でプレーヤー・パホン首相と労働者側が会見。労働者側は、軍が鉄道運営を直接担当するように要求。逆に首相(陸軍)は

この申し出を拒否。文官の仕事を軍の組織が引き受けることは許されないと返答する。ただし、労働者の不満を検討するための委員会を設置すると約束。

\* マグガサン鉄道工場労働者のリーダーの一人はナーイ・ハイ (Nai Hai)

1934/04/25c (2477)

文献3044、49

労働運動／鉄道労働者のストライキに対する政府の対応。

\* プラヤー・パホン政権は、ただちにプラヤー・サーラサートポンカン経済大臣、アヌットソントゥラ  
 ガーン警察局長、警察高官をフアラムポン駅に派遣し、交渉に当たらせたが、妥結の方向を見出す  
 ことはできなかった。むしろ労働者側は、鉄道局幹部で「公正でない」人物 16 名の罷免要求を首相に突  
 き付け、事態はますます紛糾する。

1934/04/26 (2477)

文献3044、50

労働運動／鉄道労働者のストライキに対し、政府は問題解決のために「労働者委員会」\*を新たに設置する。タイで初めての本格的な労使協議会。

☆委員長はプレーヤー・スタラピットほか10名のメンバーで構成する。労働者代表には(1)プラチャーヌゲン労働組合代表、(2)印刷工労働組合代表、(3)路面電車労働組合代表の3つ。

☆1934年4月29日までに鉄道労働者は日給50サタンから1パーツへの賃上げを勝ち取る。

คณะกรรมการกรรมกร, พระยาสนทรพิพิธ

นายกสมาคมกรรมการประชาชนกุล, นายกสมาคมกรรมการโรงพิมพ์, นายกสมาคมกรรมการรถราง

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๔๔

1934/04/26 (2477)

タイ語紙プラチャーチャート；文献3044、49-50

労働運動／鉄道労働者のストライキに対処するため、政府は鉄道局総裁、同補佐、運輸事業部長、マッサン工場長、同工場長補佐の地位に、陸軍から「代行」を派遣することを決定。

☆暫定的な人事は次のとおり（◎はのち確定、△は暫定）。

- (1) 鉄道局総裁代行：プラ・ウドムヨーターティユット陸軍少佐（◎）
- (2) 鉄道局総裁補佐代行：ルワン・チャムナーンユッタシン（△）
- (3) 運輸事業部長代行：ルワン・チャーンスンクラーム陸軍少佐（◎）
- (4) マッサン鉄道工場長\*代行：ルワン・ボラホマヨート陸軍少佐（△）
- (5) マッサン鉄道工場長補佐代行：クン・ウドムソーラユット陸軍大尉（？）。

◆注1：原資料 Prachachat, 2477/04/28

◆注2：この時のオウラーヤ・パホン政府の軍による「代行」派遣を契機に、鉄道局における「鉄道奨学生」＝プラチャット派の優位が崩れ、軍主導の鉄道運営が確立すると見てよいかどうか？

ผู้รักษาการแทน, พ.ต. พระอุดมโยธาธิยุต, หลวงชำนาญยุทธศิลป์,

พ.ต. หลวงชาญสงคราม, พ.ต. หลวงพรหมโยธี, ร.อ. ขุนอุดมสรยุทธ

1934/04/26b (2477)

BTWM 1934/04/30、2

"Labour in Siam: A New Committee." 労働問題を検討する特別委員会を経済省に新たに設置すると決定。経済省のなかに事務局を設置する。雇用者と被雇用者の間でトラブルが生じた場合に、委員会は調停の役目を果たす。

☆委員会メンバーは次のとおり。

- (1) Phya Sundara Bibidh (Phraya Suntharaphiphit)
- (2) Nai Tai Panikaputr
- (3) Khun Samaharn Hitagadi
- (4) Lieut. Dongdam glai Obhas
- (5) Lieut. na Nen Talalakshana
- (6) Nai Junha Pindhanonda
- (7) Nai Fak na Songkla
- (8) President of the Prajanukul Association (？)
- (9) President of the Printers' Association
- (10) President of the Tramwaymen's Association

◆正式の名前、タイ語スペリングはあとで要チェック。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1934/04/30 (2477)

BTWM 1934/04/30、3

"These Railway Strikes: Committee to Investigate." 経済省が、鉄道労働者のストライキに関して特別検討委員会を設置すると公表。

\*政府はさまざまな鉄道労働者の不満を検討するために、特別委員会を設置すると述べた。メンバーは、不満を申し立てたグループから代表2名、この不満申し立てに反対しているグループ（バンコク管区以外の例えば、北タイ管区など）から代表2名、経済省から1名、軍から2名（ルワン・サリットユッタシン、ルワン・セーリールンリット）の計7名。同委員会は、本部の占拠閉鎖、バンコク駅の占拠、マッグサン鉄道工場の閉鎖の件についても検討する予定。

\*鉄道局幹部の次の4名を15日間、勤務停止の処分にしたと発表。

- (1) Leng Srisomwong, Commercial Manager of Traffic Branch (鉄道奨学生第4期生)
- (2) Luang Sunthonthephasadin, Division Engineer of Central Division (鉄道奨学生第4期生)
- (3) Pun Sakuntanak, Operating Manager of Operations Branch (鉄道奨学生第3期生)
- (4) Momluang Udom Sanitwong (鉄道奨学生推薦組)

◆注：処分の理由は不明。しかし、いずれも鉄道奨学生で、ブラチャット元鉄道局総裁のもとで育てられた中核人物。この背景を検討する必要がある。

เล็ง ศรีสมวงศ์, หลวงสุนทรเทพัสติน, ปุ่น ศกุนตนาค, หม่อมหลวง อุดม สนิทวงศ์

1934/05/03 (2477)

BTWM 1934/05/03

"The Railway Strike: Leaders Examined by Police; Other Labourers View." 鉄道労働者のストライキと地方支部の対応について。

\*北部線パークナムボ管区の職員が、バンコク管区の労働者の「鉄道幹部16名の罷免要求」（例えば、現鉄道局総裁ウィサダーン、運輸事業部営業課長カセム・シーパヤックの罷免要求）に対して、行き過ぎであると抗議文書を配付する（タイ字紙の報道を紹介）。

1934/05/03 (2477)

BTWM 1934/05/04

鉄道労働者ストライキについて

\*政府広報部（Publicity Bureau）が、鉄道ストライキについて、コミュニケを発表。政府は労働者たちの要求にあわせて当該幹部を罷免し、軍による鉄道運営に方針を切り換えるという噂と誤解が飛び交っているが、政府は検討委員会を設置して公正な措置をとるように努力していると発表。

\*ただし、労働者の要求を受けて、一部の幹部は15日間の勤務停止処分にしたとも発表。

1934/05/09 (2477)

BTWM 1934/05/10

"The Railway Enquiry: Sitings to Continue Daily" 鉄道労働者ストライキ。鉄道ストライキに関する検討委員会が審議を続行。午後1時から5時まで、検討委員会を開催。労働者側は新たに36項目を委員会に提出する。

\*他方、運輸事業局の職員が、労働者たちの現鉄道局総裁を含む幹部16名の罷免要求と今回のストライキに対して、これに反対する文書を公表する。

◆注：工場労働者と運輸事業部のホワイトカラーのあいだの対立。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1934/05/10 (2477) BTWM 1934/05/11

"The Railway Strike." 鉄道労働者ストライキについて。警察局は、今回の鉄道ストライキの指導者3名を告訴した。

\*逮捕されたストライキの指導者は次のとおり。

(1) Nai Hai Sukramongkhon; (2) Nai Ek Kampananon; (3) Nai Savaeng Yensamut

1934/05/11 (2477) BTWM 1934/05/12

"The State Railways: Charges Preferred." 鉄道労働者ストライキ

\*鉄道ストライキを指導したグループが要求している16名の罷免の理由は次のとおり。(1)従業員に対する非公正な扱い(unfair to the employees)、(2)労働者側の給与の引き上げを考慮しなかった、(3)ボワラデートの叛乱扇動に関わった関係者の秘匿、(4)自分に有利なことしかしない。

\*5月10日には、コーラートの鉄道労働者が、現鉄道局総裁の退陣とそのほか15名の罷免を要求するバンコク管区の労働者の行動を批判し抗議する文書を配付した。

1934/05/12 (2477) BTWM 1934/05/15

"The Railways: Two Dimissals" 鉄道労働者ストライキについて

\*新しい鉄道局総裁(◆代行)、プラ・ウドムヨーターティガーンが、パット(Nai Phad Sodhorn)とサムラン(Nai Samran Kham-khiow)の2名を、北部線の労働者を扇動して検討委員会の活動に反対したことを理由に解雇するという通達を出す。理由は、そのことにより鉄道局の秩序を乱した。

\*この通知と同時に、鉄道局総裁は、公的な仕事についてはいかなる手段であれ、英語で情報を流すことを禁止する通達をだす。

1934/05 (2477) BTWM 1934/05/23

"The State Railways: Comment from Kuala Lumpur" 英領マラヤの新聞がタイ鉄道局の混乱と無秩序ぶりを厳しく批判。

\*革命以前にはタイの中でももっともよく組織されたタイの鉄道局が、いまや悪魔のような日々を迎えている。革命後、すでに5名の鉄道局総裁が就任した。労働者たちは10名を越える幹部スタッフの罷免を要求。代わりに軍人を導入しようとしている。

\*この期間、鉄道局の同僚で総裁2名が、総裁の罷免を要求する労働者たちに抗議した。ところが、その総裁が「不安素乱」をもたらしたかどで、逆に解雇されてしまった。まさに「A Truly Gilbertian situation」(◆注:イギリスの喜劇作家ギルバートのドタバタ喜劇を指す)。

1934/05 (2477) 文献3015、119-120

マッサン鉄道工場の経営が労働者のストライキで不安定化。政府が軍の調査団を5月から7月まで3カ月間、派遣する。その中にルワン・セーリールンリット(陸軍工兵局。のちの鉄道局長、タイ国鉄初代総裁)がいた。

☆従来、ヨーロッパ人が技師長やエンジニアを務めたため、保線担当技師以上の間の連絡や執務記録はすべて英語を使用。部局間の連絡も英語を使用した。そのため、調査団に加わっていた若手軍人(セー・チュラチャーリット、のちのタイ国鉄総裁)がタイ語に翻訳し、事態の把握に務めた(◆以上、セーの回想)。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1934/08 (2477)

BTWM 1934/08/07

" The Railways : Finding of the Committee ." 鉄道局に設置された「労使問題検討委員会」の活動について。

\*労使双方から問題になっている案件を提出して第三者を交えて協議するというもの。運転手の怠慢・事故、部署の上司の従業員の扱いや不公正な待遇、公的資金の運用への疑念などを議題として取り上げ、譴責、懲戒処分などを検討する。

\*委員会のメンバーは次のとおり。

(1) Coj. Phraya Aphaisongkhram (担当省庁代表) ; (2) Lt.-Col. Luang Prasitthi-yutthasin (第三者代表) ; (3) Lt.-Col. Luang Seri Roengrit (同上) ; (5) Khun Samaharn Hitagadi (労働者側代表) ; (5) Lt. Dongdam Glaiophat (同上) ; (6) Phraya Chaiyot-sombat (官吏側代表) ; (7) Luang Detsahakorn (同上)

1934 (2477)

文献3066, 162

陸軍工兵通信課を、陸軍工兵局第5課(通称、チャーロー5)に改称する。第5課長は、ルワン・セーリールンリット(チャルン・ラッタゲン)陸軍中佐。1936年に再度、機構改革(1936年、参照) กองทหารช่างและสื่อสาร, แผนกที่ ๕ กรมจเรทหาร (จร. ๕)

1934 (2477)

文献3045, 27

「チュラーロンコーン大学工学協会」が設立される。

☆外国留学組(hua-nok)のみが設立した「サイアム・エンジニア協会」に対抗して、チュラーロンコーン大学工学部卒業生(学士の資格がない)が、同協会を設立。主な設立メンバーは次のとおり。

(1) Luang Wiwonwithayuthep (Phanom Thephasadin Na Ayuthaya) 仏暦2461年卒、郵便電信局

(2) Prasit Chantharadecha 仏暦2461年卒、マッタサン鉄道工場

(3) Chat Phukkaman 仏暦2472卒。

\*とくにルワン・ウィウォンは、チュラーロンコーン大学工学部卒で、イギリスで学士を取得した人物であり、外国留学組と国内組の橋渡しを行ない、設立の中心となる。

◆1943年、2つの協会が合併してタイ国技術者協会(Wisawakam Sathan haeng Prathet Thai: Wo. So. Tho.)に発展する。

สมาคมวิศวกรรมแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย, ว.ส.ท. หลวงวิรุณวิทย์เทพ (พนม เทพหัสดิน ณ อยุธยา), ประสิทธิ์ จันทรเดชา, จักร พุกกะมาน

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1935/01 (2477)

BTWM 1935/01/14、p.12

" Railway Freight." 粳とコメの鉄道運賃の引き下げについて。

\* 1930年度に、経済不況を理由に、コメについては15%、粳については30%の運賃の引き下げを実施し、「山岳部特別料金制度」も廃止した。

☆北部線、チェンマイ＝バンコク間の10トン当たりの粳とコメの運賃の引き下げ状況は次の通り。

仏暦2473年 粳126バーツ、コメ266バーツ。 仏暦2476年 粳75バーツ、コメ110バーツ。 仏暦2477年末 粳57バーツ、コメ98バーツ。

1935/04/10 (2478)

BTWM 1935/04/10

" The State Railways : Japanese Tender Accepted." タイでの鉄橋の公開入札で日本企業が落札。

\* 『大阪毎日新聞』の報道によると、鉄道局が架橋する鉄橋に三井物産が代理で入札した日本のメーカーが落札。鉄鋼建造物は1544トン、価格は16万バーツ。タイのエンジニアは、かつて1931年、日本に任せた鉄橋の架橋工事の技術水準に満足した模様。なお、200トンの暗渠の工事はイギリスの会社に決定した。

1935/04 (2478)

BTWM 1935/04/20

" The Bangkok-Hanoi Railway." バンコクとハノイを結ぶ鉄道建設計画が再浮上する。

\* オッタワ会議で、フランスとその植民地の間で会議が開催され、その場で、棚上げになっていたメコン川沿いの鉄道建設計画が再び浮上した。もともとは1930年にアンナムとメコン川のターケー

(Thakek) 沿いの鉄道建設に8000万フランを投資する予定であったが、北アンナムでの問題が生じる前にこの金は灌漑計画に振り向けられた。一方、タイの側でも、コーンゲンから2つのルートでインドシナに接続する鉄道計画がある。その一つがターケーと連結する計画であったが、経済不況のあと立ち消えとなり、現在どうなっているかは不明である。

1935/05/29 (2478)

BTWM 1935/07/09

" Prince Purachatra: Arrival at Los Angelse." ブラチャット(クロムマプラ・ガムペンペット)元鉄道局総裁、元商務運輸大臣の新しい事業。この日、ブラチャット殿下はサンフランシスコに到着。目的は、東洋で映画を製造する会社を買収するため。

◆注：ブラチャット殿下は、1932年の立憲革命以後、シンガポールに拠点を移し自分の事業を開始した。そのひとつが映画製造の事業。

1935/06/10 (2478)

BTWM 1935/06/10

" The Railway Comission." 鉄道理事会メンバーを任命する。「改訂鉄道・道路整備法」の第9条の規定にもとづく。鉄道関連及び法律専門家の任命7名と、職務にもとづく任命8名の合計15名。

☆専門家としての任命7名：Prince Sakonwannakan; Prince Soemsawat Kridakon; Phraya Prakitkolasat; Phraya Manawatsewi; Khun Samahanhittakit; Phra Phinitthanakon; Phra Sarasat-bannakhadi

☆職務による任命8名：経済省代表、鉄道局長、公共事業都市局長、郵便電信局長、国防省代表、大蔵省代表、外務省代表、内務省代表。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1935/06 (2478)

BTWM 1935/06/05

"The University." チュラーロンคอน大学工学部卒業の学士 3 名全員が鉄道局に就職。

\*この週の政府官報にチュラーロンคอน大学各学部の学士授与とその就職先の紹介がなされている。それによると、

- (1) 医学部：6 名に学士授与。Pho. の学位。うち 5 名が陸軍、残り 1 名がブーケットの医師に。
- (2) 工学部：3 名に学士授与。Wo. の学位。3 名が全員がタイ鉄道局に就職。
- (3) 文理学部（政治学部）：3 名に学士授与。Ro. の学位。うち 2 名が郡庁、残り 1 名が内務省に。
- (4) 教育部：3 名に学士授与。Kho. の学位。全員が教育局に。

◆従来は、単なる卒業試験合格者。この年から「学士」扱いとなる。

1935/07/13 (2478)

文献207, 154

チュラーロンคอน大学の工学部が、初めて工学士の称号(parinya wisawakamasat banthit) を授与。(1) 土木エンジニア 12 名, (2) 機械エンジニア 8 名, (3) 電気エンジニア 12 名の計 32 名。

◆注 1：それまでは「卒業証明書 (prakat-niyabat)」の発行のみで、学士ではなかった。

◆注 2：1917 年にチュラーロンคอน大学に工学部が設置されたが、その卒業生は学士の資格を持たず、海外留学組 (hua-nok) と国内留学組 (hua-nai) の間で、待遇の歴然とした格差があった。

ปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต, ประกาศนียบัตร, ห้วนอก, ห้วนใน

1935/07/21 (2478)

文献3559 (RSRS 1935)、1

鉄道局総裁 (Phu-banchakan rotfai) を鉄道局長 (Athibodi Krom Rotfai) に変える。

◆注：この職位は 1951 年 7 月 1 日、鉄道局がタイ国鉄に改組されるまで続いた。

1935/08/01 (2478)

文献3559 (RSRS 1935)、1

鉄道局総裁補佐 (Assistant Director-General) の新しい地位を設置する。

\*鉄道局補佐として、機械担当技師長ブラヤー・サリットディガーンを任命する。

1935/08/04 (2478)

BTWM 1935/08/05

"Death of Mr. T.A. Gottsche: An Old Bangkok Hand" デンマーク人技師ギュッ-che (Captain Theodore Amandus Gottsche) の略歴と 1882 年当時のデンマーク人の様子を詳しく報道。

- \* 1859 年 11 月 19 日生まれ。1935 年 8 月 4 日、デンマークの Esbjerg の自宅で死去。
- \* 1882 年 8 月 14 日、タイにチャオプラヤー号で到着。王立海軍に雇われ外国人として雇用される。
- \* 1893 年 7 月 13 日のフランスとの海戦では、海軍指揮官として闘う。
- \* パークナム鉄道会社設立のあと、32 年間、同社の支配人として貢献。
- \* その他、サイアム電気会社、バンコク製造会社の発展に貢献。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1936/01/24 (2478)

BTWM 1936/02/08

"Travel in the Country : The Phimai Odyssey." イギリス人が、ロータリークラブで、東北タイの鉄道、自動車旅行（1月24日から26日）の様子を詳しく報告。バンコクからコーラートまでの鉄道所要時間。

\*バンコク駅を午前9時50分に出発。2時間半でバーンパーチャーの分岐点に到着。そこから1時間でゲンコーイ駅に到着する。さらにゲンコーイ駅からは機関車が2連となり、コーラート高原の勾配をあがっていく。ムオックレク駅からはジャングルの中に入る。午後6時30分、コーラート駅に到着。8時間40分の旅。

1936/01/29 (2478)

BTWM 1936/01/29, 9

300輛の貨車の公開入札で、日本の車輛シンジケート（弥生会）が落札する。日本、イギリス、アメリカ、ドイツ、イタリア、フランス、ベルギーの27の企業が公開入札に応じていたが、日本の入札がベルギーに次いで安かったこと、日本に技術的経験があることを理由に、政府は同国に発注先を決定する。

\*機関車車輛会社グループは「弥生会」と呼ばれる協会を結成している。今回の300輛の貨車は、日本車輛会社、川崎車輛会社が鋼鉄製貨車を各100輛ずつ、大阪汽車製造会社と田中車輛会社が木製貨車を各50輛ずつを分担して製造し納入するというもの。

1936/03/02 (2478)

BTWM 1936/03/02

"Railway Tenders: Eight Locomotive from Japan." 8輛のミカド型機関車の発注先は、日本の機関車車輛メーカー合同グループ（三井物産が代理）に決定する。総額は38万7200円。

\*また、ギャラット型<2-8-2>機関車2輛は、ドイツのヘンシェル社（Henschel & Sohn, A.G.）に決定。1万7000ポンド。

☆この公開入札は1月2日に実施され、22社が応じた（BTWM 1936/01/02）

1936/03/31 (2478)

文献3559 (RSRS 1935) 13, 27, 35, 39, 42

1935年度末の鉄道局職員、労働者数は次のとおり。

☆マッサン鉄道工場：合計1078名。スタッフ55名（内訳：タイ人53名、ヨーロッパ人1名、その他1名）、労働者1023名（タイ人874名、ヨーロッパ人0名、中国人147名、その他2名）（27頁）。

☆保線局：職員と労働者の合計数は、タイ人7592名、中国人92名、インド人124名（13頁）。

☆コーンゲーン＝ノーンカーイ間の建設事業：合計1841名（タイ人1747名、中国人93名、その他1名）。請負業者を通じたもの951名（タイ人858名、中国人93名）、鉄道局の直接雇用879名（タイ人879名、その他1名）、スタッフ11名（タイ人11名）（35頁）。

☆バーンスー駅のタミーナル拡張工事：平均職員、労働者数 149名（タイ人141名、中国人7名、インド人1名）（39頁）

☆バンコク駅の新築工事：職員、労働者数121名（タイ人108名、中国人13名）（42頁）

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1936/06/25 (2479)

BTWM 1936/06/30

" Siam To-day : Highway Construction." 道路整備事業 18 年計画について内務大臣が言及。

\* 6 月 25 日に行われたラジオ放送で、ルワン・ダムロンナーワート内務大臣が、「道路整備事業 18 年計画」について述べる。合計 1 万 4 900 キロに及ぶ道路を全国に建設する。予定の建設費は 1 億 5300 万バーツ。最初の 5 年計画では、3000 万バーツを投資する。現在、12 の新しいルートの調査を行っている。これは 1030 キロに達している。

◆注：輸送網整備計画は鉄道から道路へと移行する。

1936/06/26 (2479)

BTWM 1936/06/26

" Siamese Passport." 1933 年度から 1935 年度まで 3 年間に外務省が発行した旅券は、合計 1572 通である。

1936/09/01 (2479)

BTWM 1936/09/10

" The Assembly : Railways and Highways Act." 下院議会で、パッタ룬県出身の国会議員タット・ラッタナパンが、「1921 年鉄道・道路整備法」の改訂を求める動議を提出。絶対王制のもとで制定されたこの法律のもとでは、運賃をはじめあらゆる事項を、鉄道局（プラス道路局）が統括することになっているが、これは権限の集中であるという批判。

1936/09/07 (2479)

BTWM 1936/09/07、6-8

" The Paknam Railway : Holds Last General Meeting." パークナム鉄道会社の最後の株主総会が開かれる。政府に対して、35 万バーツで売却するか、それとも解散するかを選択の総会。

1936/09/14 (2479)

BTWM 1936/09/15、6-7

" Prince Purachatra: Passes Away in Singapore." ブラチャット（クロムマプラ・ガムペーンペット）元商務運輸大臣、元鉄道局総裁が、シンガポールで死去する。享年 54 歳。

◆注：2 ページにわたって、ブラチャット殿下の略歴と業績を紹介（ブラチャットの経歴については、本書の表を参照）。

以下、9 月、10 月を通じてブラチャット殿下に関する記事が頻出する。『バンコク・タイムズ紙』並びにヨーロッパ人社会のブラチャット殿下に対する関心の強さの現れ。以下は主な記事。

\* "The Late Prince Purachatra: A Singapore Comment." Sept. 21

\* "The Late Prince Purachatra: Fiftieth-day Rites in Bangkok." Sept. 22.

\* "The Late Prince Purachatra: And L'alliance Francaise." Sept. 26

\* "The Late Prince Purachatra: The Last Homecoming." Oct. 6.

\* "The Late Prince Purachatra: Outstanding Son of Siam." Oct. 7.

\* "The Late Prince Purachatra: Hundredth Day Rites." Dec. 21

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1936/09/21 (2479) BTWM 1936/10/02

ブラチャット元鉄道局総裁の立憲革命後の仕事。

" Prince Purachatra: Trough Revolution to Commerce." Sir Robert Holland writes to The Times of September 21st.

\*「彼の若すぎる死は、1932年の革命によって彼自身の仕事がなくなったことによるショックで加速されたように思う」。ブラチャット殿下は、革命のあとは、シンガポールを基盤とする商売に鞍替えをした。新しい仕事は映画制作とネオンライトの製造会社であり、しばしばバンコクにも帰国し、パーティーを催していた。

1936/09/28 (2479) BTWM 1936/09/29

" Siam's New Locomotives : Arrive From Japan." 日本に発注したミカド型機関車8輛のうち4輛が到着。あさひさん(?)丸によって運ばれる。日本国鉄のエンジニア、タグ(◆Mr. S. Tagu ? 田口のまちがい?)と4名の機械技師が付き添い、これらの機関車の組立に従事する予定。

1936/10/15 (2479) 文献3040, 13

チットラダー宮殿とマッグサン鉄道工場をつなぐ全長3キロの鉄道が開通する。

1936/37 (2479) 文献3066, 162

陸軍工兵局第5課を、陸軍参謀局通信課(Phanek Thahan Suesan Krom Senathikan Thahan-bok)に改組する。同時に通信兵学校課(Kong Rongrian Thahan Suesan)を設立。

แผนกทหารสื่อสารกรมเสนาธิการทหารบก, กองโรงเรียนทหารสื่อสาร, พล.ต หลวงเสรีเรึงฤทธิ์

1936 (2479) 文献3003, 150

マッグサン鉄道工場の中に新しいバッテリー工場が完成。

1936 (2479) BTWM 1941/11/24

最初の鉄道時刻表(英語版)を作成、配付する。

1937/01 (2479) BTWM 1937/01/14-16、01/19

シアウ・フットセン(蕭佛成)が南京政府の招待に応じて国民党の会議に出席。また、のインタビューに応じて、タイの政治、経済、労働状況、コメ問題について、かなり詳細に意見を開陳する。

\*タイのコメは現在、海外でよく売れているが、それでもコストは高い。そのひとつの大きな原因はコメの鉄道運賃がきわめて高いことにある。その結果、遠隔地からバンコクにコメを搬送することを妨げている。鉄道局は地方の産物やコメに依存していない以上、運賃率について再考すべきだという意見(1月19日の報道)。



ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1937/02/01 (2479) BTWM 1937/02/05

" New Railway Chief: Welcomed by Staff." 陸軍工兵局長のルワン・セーリールンリット陸軍中佐（◆4月から陸軍大佐）を、新しい鉄道局長に任命する。

\* 2月4日、鉄道局のあらゆる職員が、本部の玄関前に集まって新しい局長の初登庁を出迎えた。ルワン・ロットラッタウィチャー、マッサン鉄道工場長が歓迎の辞を述べる。ルワン・セーリーは軍服姿で登庁。「規律は戦闘部隊だけに必要なものではない。それは文民サービスにも不可欠だ」と訓示を述べる。

1937/02/03 (2479) BTWM 1937/02/03、pp.12-13

" Siam's Railway Pioneer: Mr. Gittins Dies in London." タイ鉄道建設に貢献したギッティンズ（Henry Gittins）が、今朝ロンドンで死去した。

◆詳しい経歴を紹介。本書の第IV部を参照。

☆1858年11月18日、イギリスのクリフトン（Clifton）生まれ。

1937/02/05 (2479) BTWM 1937/02/05

仏暦2490年度（1937年度）の鉄道予算について。

\* 経済省鉄道局の一般会計：1184万バーツ。内訳は人件費274万バーツ、一般支出423万バーツ、緊急特別費140万バーツ。

\* 資本金計：道路建設積立570万バーツ、鉄道建設235万バーツ、灌漑195万バーツ、砂糖産業125万バーツ、協同組合運動100万バーツ、製紙産業75万バーツ、郵便電信事業72万バーツ、繊維産業70万バーツ、燃料経営69万バーツなど。

1937/04/28 (2480) BTWM 1937/05/05

" Railway Tenders : Japanese Tenders Lowest." 8輛の<2-8-2>型機関車の公開入札に16社が応札。日本企業がもっとも低い価格をつける。

\* CIFベースで、三井物産が42万バーツ。以下、ドイツのシュワルツ社が46万バーツ、ドイツのクルップ社が46万バーツ、ドイツのヘンシェル社が47万バーツ、ベルギーのハイネセントピエール社が56万バーツという結果。

1937/04 (2480) BTWM 1937/04/24

プラプッタパート軽便鉄道会社の解散。官報に掲載される。

1937/08/25a (2480) 文献3003, 151

マッサン鉄道工場拡張計画委員会を設置する。機関車、客車、貨車の各修理工場の拡張と設備の近代化を目指す。委員会の提案は、工場敷地内4地区に分けて新工場・家屋を建設する。（1）本部、（2）技術訓練学校、（3）機関車、客車、貨物車の修理工場、（4）修理用の格納庫、資材置き場の4つ。

☆総費用は500万バーツ。工期は6年間。1938年から着工する。しかし、戦争のため工事を中断。機械資材を地方に分散させざるを得ず、この近代化計画は完了しなかった。（続きあり）

คณะกรรมการพิจารณาโครงการโรงงานมักกะสัน

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1937/08/25b (2480)

文献3003, 151

แม็กกาสัน鉄道工場拡張計画委員会を設置, メンバーは次の通り.

(1) 委員長 スームサワート・グリダーゴン工場長, 技師長; (2) 委員 ルワン・ロットラートウィ  
チャー (のち工場長); (3) 委員 ルワン・ウィットーンウィティーゴン (のち工場長); (4) 委員  
ルワン・ウィテートヨントラキット; (5) 委員 プン・サグンタナーク (のち鉄道局長)

คณะกรรมการพิจารณาโครงการโรงงาน, หม่อมเจ้า เสริมสวัสดิ์ กฤดากร, หลวงวิฑูรวิธิกล ( ชัย  
สิริสุข ), หลวงวิเทศยนตรกิจ ( ชุ่นซัง บุญยคุปต์ ), ปุ่น ศกุนตนาค

1937/10/27 (2480)

BTWM 1937/10/27

" The Paknam Railway: And the Liquidation." パークナム鉄道会社が解散する。この日の株主総会で  
解散を決定。一時は政府への売却も考えられていたが、結局解散の道を選ぶ。出資者は1株70パーツの  
払い戻しを受ける。

◆注: パークナム鉄道会社は1889年に設立、1891年7月に着工式、1893年4月に開通。開通  
から数えて44年間の営業の幕を下ろした。

1938/02/05 (2480)

BTWM 1938/02/05

" The State Railways: A Question of Pay." 鉄道局のチョンケー採石場でのストライキについて。ル  
ワン・セーリールンリット鉄道局長は、チョンケー (Chongkae) の採石場でのストライキは労働者全員の  
あいだで起こったという噂があるが、実際は700名以上の労働者のうち10名から20名が参加してい  
るにすぎないと、『チャートニヨム紙』の代表に答える。労働者は地元の人間であるが、一部はウボンか  
らも来ている。

1938/03/22 (2480)

BTWM 1938/03/22

"The Ubol Express : Welcomed on Maiden Journey" バンコク=ウボン間の東北部線で急行列車を  
運行する。ブリーラムでは400名以上の人々が集まって歓迎した。現在、18時間で運行。したがっ  
て、いかなる区間でも時速50kmを越えることはない。因みに南部線では昼間は平均時速65km、夜  
間は45kmを維持している。

1938/03 (2480)

BTWM 1938/05/25

"Casualties on Railways : A Year's Figures." 1937年度の鉄道事故の増加に警告を発する。

1937年度の事故は次のとおり。鉄道職員、死者5名 (負傷者23名)、一般人58名 (同41名)、  
家畜轢死77頭 (同106頭)。事故の増加に対して、レールの上で寝たりしないように啓蒙を徹底し、  
同時に警告のポスターを貼ると、ルワン・セーリールンリット鉄道局長が談話を発表 (タイ・マイ紙から  
の転載)。

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1938/05/31 (2481)

文献3003, 152 ; Ana Romayanon 葬式本

鉄道局の機構改革を実施。鉄道局長\*のもとに5部局を置く。

(1) 本部事業部 (Central Administration) ; (2) 土木エンジニアリング部 (Engineering Service) ; (3) 機械エンジニアリング部 (Mechanical Service) ; (4) 運輸事業部 (Traffic Service) ; (5) 経理部 (Accounts Service)

☆マッサン鉄道工場の工場長は、技師長が兼任する(昔に戻す)

◆注: 機構改革後の組織図は、本書の図4・5を参照。

อธิบดี, ฝ่ายธุรการ, ฝ่ายการช่างโยธา, ฝ่ายการช่างกล, ฝ่ายการเดินรถ, ฝ่ายการบัญชี

1938/07/08 (2481)

BTWM 1938/07/09

"Paknam Railway: Now Liquidated." パークナム鉄道会社の解散式が行われる。

1938/08/16 (2481)

BTWM 1938/08/17, 11-12

"Siamese Labour Bill : Sent to Government" タイ人労働者保護法制定の議論。

\*通常国会で多数の議員から提出された「タイ人労働者保護法」の審議が活発に行われる。

☆将来、タイ人のために確保すべき職種として解の労働者がある。この分野には熟練のタイ人が存在しているのに、外国人(中国人)の手にある。かくのごとく、タイ人がなすべき仕事を外国人が支配している事例が多いことをどう思うか>などの質問。例えば、人力車の改造はタイ人が行なった。しかし、この改造で利益を得たのは外国人であるのは不当ではないのか(Dim Bhuribadhanaの質問)

1938a (2481)

文献3040、58

1938年(39年?)、マッサン鉄道工場に新しい機関車修理工場が建設される。修理作業の方法について。

☆新しい機関車修理工場は、計16輛(大13輛、小3輛)の修理能力をもっている。修理作業は16の工程に分割されており、各工程に5日間(1日8時間労働)かかるので、1輛の修理能力は約80日間かかる。

☆理論的には1工程5日間として、1工程完了ごとに次の車輛の修理を受け入れることができる。したがって、1カ月稼働日数を25日間と考えると1カ月に5輛、年間60輛の修理が可能はずである。しかし実際には16輛しか対応できない。

1938b (2481)

文献3040、57

マッサン鉄道工場の機関車修理と現場作業組織。

☆新しい機関車修理工場では、16の作業工程に分割し、各工程に従事する熟練労働者(chang)を、組(Mu)に組織する。例えば、Mu som phrao, Mu som luk supsin-ai lae khruang khluan などがそれである。そして、最終工程で組み付けを行なう。

☆方法は、機関車を順次移動させるのではなく、固定しておいて組ごとのエンジニアや労働者がひとつの機関車を修理していく。

ช่าง, หมู, หมูซ่อมเพลลา, หมูซ่อมลูกสูบลิ้นไอและเครื่องเคลื่อน

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1938c (2481)

文献3040、58-59

**マッサン鉄道工場の技師、フォアマン、熟練労働者の不足について。**

☆機関車の種類は、ドイツ製、イギリス製、アメリカ製、スイス製、日本製など20種類に及ぶ。そのため、必要な設備や道具が不足している。

☆1932年6月の立憲革命により、ブラチャット(クロムマクブラ・ガムペンペット)商務運輸大臣、元鉄道局総裁が退任した。その結果、彼が実施した鉄道研修も1932年以降中断してしまい、エンジニア(wisawagon)やフォアマン(sarawat)の絶対的な不足が生じている。加えて、熟練労働者(chang fi-moe)、とりわけ機械関係の熟練者(chang khruang-moe-kon)の不足が著しい。そのため、外国から新しい機械や道具を購入しても、結局、使いこなせないでいるのが現状。

**วิศวกรรมการกล, สารวัตร, ช่างฝีมือ, ช่างเครื่องมือกล**

1938d (2481)

文献3040、58

**マッサン鉄道工場に新しい機関車修理工場が建設される。**

☆そのほか、熔接工場なども完成した。これに続いて電気修理、客車修理、貨車修理工場の新設が計画されたが、1941年12月の戦争参加により、結局棚上げになった(文献3040、56)

1939/02 (2481)

BTWM 1938/03/03

"Five-Year Plan : Of Highway Construction." 内務省都市土木省が「道路建設5カ年計画」をとりまとめ、発行する。1936年度から始まった3000万バーツによる「道路建設5カ年計画」の実施、計画内容などを記載。全国の開通した「道路地図」を添付している。

\* 1940年度(最終年度)現在の建設の状況。合計3040km。

(1) 北部地区: 581km(1936年度現在は300km); (2) 中部地区: 1024km(同、91km); (3) 東部地区: 999km(同、30km); (4) 南部地区: 436km(同、124km)

1940/06/24a (2483)

文献3040、75-76

**マッサン工場内に、鉄道技術学校(Rongrian Wisawakam Rotfai)を開校する。**「立憲革命記念日「民族の日」に合わせて開校。1937年に設置を決定。マッサン工場内に校舎を建設する。

☆目的は(1)鉄道に関する知識と技術を教える、(2)地方に配属されている鉄道職員の子弟の教育も引き受けるの2つ。

☆学校建設には3年かかり、総額5万6181バーツを投資した。

**โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ**

ข้อมูลพื้นฐานทางการรถไฟไทย พ.ศ.๒๓๙๘-๒๔๘๔

1940/06/24b (2483)

文献3040, 75-76

鉄道技術学校について

☆1940年7月10日から授業開始。当初は、機械エンジニアリング課に所属する。同課長が校長を兼任するが、のちプレーヤー・サリットディガンパンチョン元鉄道局総裁が校長に就任した。

☆当初の予定では(1)機械工学60名(1940年の入学、30名)、(2)土木工学30名(同、30名)、(3)運輸60名(同、60名)、の計150名(実際の入学は120名)の生徒。3年間の学年の受験資格は、16歳以上で20歳以下、中等教育6年以上を終えていること、健康であることの以上3つ。

◆注1: 1943-45年の3年間に、314名(1943年、120名; 44年、124名; 45年、70名)の卒業生を送り出した。

◆注2: 1945年8月30日、同学校の管理を鉄道局機械エンジニアリング課から総務課に移管する。

1941/03 (2484)

注記参照

1940年度末の自動車保有状況は次のとおり。

(1)乗用車6000台、(2)乗り合い自動車770台、(3)貨物自動車5150台、(4)その他自動車145台の合計1万2065台。人口1265人につき1台で、きわめて普及率は低い。

◆注記: 鉄道省(日本)『南方交通調査資料第二部 第二分冊 泰國交通篇』昭和17年4月、48頁。

1941/06/24 (2484)

文献3040, 13

東北部線、ウドンターニーまで開通する。コーンゲン=ウドンターニー間、全長120キロが開通。

1941/06/24 (2484)

BTWM 1941/06/05

"The State Railways : Opening of Further Extensions." 「タイ国民の日」(革命記念日)に合わせて、コーンゲン=ウドン間の開通式と、アユタヤー=バーンパーチー間の複線完工式を行なう。また、この日を記念して、南部線のスラートターニーからパンガー並びにグラビーに向かう支線の延長工事も開始した。

1941/08/19 (2484)

文献 道路局記念本 1955, 5

道路行政を独立で扱う国家道路局(Department of Royal Road)を運輸省の中に設置。

กรมทางหลวง

1941/11 (2484)

BTWM 1941/11/24

"State Railways : Changing Nomenclature." いくつかの駅名を変更する。バーンコークノイ駅を「トンプリー駅」に、東部線のペートリュウ駅を「チャチュンサオ駅」へ、東北部線のワリン駅を「ウボンターニー駅」へそれぞれ変更する。

\*1936年に最初の時刻表(英語版)が作成されたが、今回その改訂版が発行された。

1941/12 (2484)

文献3003, 60

タイ鉄道局の従業員数は2万2360人に達する。